Immelmann
der Adler von Lille

IMMELMANN
„Der Adler von Lille"



M. Immelmann
Oberleutnant.

IMMELMANN

„Der Adler von Lille“

Eines Fliegers

Werdegang und Erfüllung

Herausgegeben

von ſeinem Bruder

Vierte Auflage
Mit 26 Bildern und 2 Kartenſkizzen



Verlag von K. F. Koehler · Leipzig

Printed in Germany. Druck der Offizin Haag-Drugulin in Leipzig

Vorwort

Als wir Kriegsflieger in den trüben Novembertagen des Jahres 1918 vom letzten Frontfluge kommend aus der Kiste kletterten, da ahnten wohl die wenigsten von uns, daß dies der letzte Flug überhaupt gewesen sein dürfte und daß uns der Versailler Vertrag für lange, lange Jahre nur noch die Erinnerung und die Sehnsucht lassen sollte. Die Sehnsucht nach der Weite des Äthers, die uns zuweilen fast schmerzhaft anfiel, wenn wir an der Bläue des Himmels einen der so seltenen deutschen Flieger um eine besonders schöne Kumuluswolke herumtoben sahen!

Dann, im harten Daseinskampfe, ging die Sehnsucht schlafen.

Jetzt aber, da die deutsche Nation zum Erwachen kam, erwachte auch unsere alte Fliegersehnsucht wieder.

So blättere ich denn — aus dieser Sehnsucht heraus — seit ewig langer Zeit wieder einmal in alten Erinnerungen aus der Zeit des großen Kriegserlebnisses.

Unversehens fällt mir ein Päckchen Briefe in die Hände: Die Kriegsbriefe meines Bruders Max an unsere Mutter.

Ich lese hier und da und plötzlich steigt die schöne Zeit wieder vor mir auf, da wir Flieger sein durften, und, da wir im Kriege Flieger waren, da wir den Krieg erleben durften. Den Krieg, der sich für uns Flieger bis zum letzten Tage, trotz Staffel- und Geschwaderflug, doch letzten Endes immer nur so äußerte, wie ihn mein Bruder Max erstmalig bei seinen Kampfflügen sah und schilderte: als ritterlichen Zweikampf ebenbürtiger Gegner. Haben wir nun den Krieg geliebt oder das Fliegen?

Ich meine doch: das Fliegen, wo käme sonst heute noch das Endchen Sehnsucht her, wenn hoch oben am blauen Himmel ein Propeller surrt?!

Vergilbte Zeitungsausschnitte erinnern an gemeinsame Zeiten: Ja, es ist ein glückhaft jugendfrisches Leben gewesen, das damals Bruder Max zu höchstem soldatischen Ruhme und aufrichtigster und größter Volkstümlichkeit geführt hat. Und, ist es nicht auch ein glückhaft Ende gewesen, daß die Vorsehung ihn auf der Höhe seiner Beliebtheit von der Erde abberief, unbesiegt, als den Herrscher seines Luftraumes, als den Adler von Lille, wie er in bewundernder Achtung von seinen Gegnern jenseits der Gräben genannt wurde, glückhaft auch, daß er das bittere Ende nicht mehr miterleben mußte, daß er, der allzeit Deutschgläubige, nicht die unwürdig-unnötige Selbsterniedrigung der Novemberlinge, nicht die haßerfüllte Selbstzerfleischung seiner Volksgenossen, nicht die unsäglich zermürbenden vierzehn Jahre deutschen Abstieges mit auskosten mußte.

Ich denke zurück an gemeinsam verlebte Jugendjahre, dann stöbere ich in Mutters Fächern und finde sorgsam gehütete Schätze: die Jugendbriefe ihres Ältesten ... Kindheitserinnerungen ... Andenken ...

Und es ist wohl nicht nur die verwandte Wesensart, die mich nun so gefangen nimmt und mir gleichsam mein besseres Ich spiegelt, nein, es ist, daß etwas Verschüttetes vor mir wieder auftaucht, das Bild eines echten und rechten Deutschen, eines Deutschen, der unbändig stolz darauf war, ein Deutscher zu sein.

Zugleich aber erkenne ich mit Staunen, was für ein weicher Kern in diesem allzeit Beherrschten gesteckt hat. Weich in seiner Liebe zu Heimat und Vaterland, rührend in seiner Liebe zur Mutter. Wehmutsvoll lese ich, wie er als 17jähriger Kadett sich die bittersten Vorwürfe macht, daß er mit dem festgefaßten Entschluß, das Kadettenkorps zu verlassen, der geliebten Mama Kummer bereitet ... wie er später als Fähnrich in seinen Briefen immer wieder ausmalt, wie schön es sein wird, wenn sie beide wieder zusammenhausen werden ... und dann als Flieger das Bestreben, an all dem Schönen, was er erlebt, Muttern wenigstens durch seine langen Berichte teilhaben zu lassen. — So wird es verständlich, wie unersetzlich der Mutter ihr Ältester war, wie die Erinnerung an ihren Jungen in ihr weiterlebt und wie untröstlich sie darüber ist, daß das deutsche Volk seiner augenscheinlich vergessen hat.

Wenn aber heute das deutsche Volk sich anschickt, „ein Volk

von Fliegern" zu werden, so soll und wird in diesem Fliegervolke auch der nicht vergessen werden, der sich mit Recht einen begeisterten Flieger nannte und der einer der ersten Wegbereiter der deutschen Geltung in der Luft war.

Und wenn seine nachfolgenden Briefe wie auch die Skizze seines Lebens, die ich als Bruder, und der Versuch einer Würdigung seiner fliegerischen Leistung, den ich als Deutscher und Frontflieger unternehme, die Erinnerung an ihn wachhalten mögen, so ist doch der eigentliche Sinn der Herausgabe dieses Buches: Der heutigen Jugend, also unseren künftigen Fliegern, unserer Hoffnung, ein Vorbild zu geben, daß nicht ein angebliches Recht dieser Jugend zu wahrhafter Größe führt, sondern nur deutsche Treue auch im kleinen, Idealismus, unbedingte Pflichterfüllung auf dem Platze, wohin zum Besten des Ganzen man gestellt wird, und Selbstbescheidung, wie dies geübt wurde von unserem Fliegerdreigestirn:

Immelmann

Boelcke

Richthofen.

I

Jugendzeit

Kindheit

Wenn es heißt „Der Mensch ist das Produkt seiner Erziehung", so ist dazu einschränkend zu sagen, daß auch die beste Erziehung fehlende Anlagen nicht zu ersetzen vermag. Die Anlagen aber sind das, was uns von unseren Vorfahren als Unabänderliches mit in unsere Wiege gelegt wurde, und diese Anlagen zu entwickeln, ist die Aufgabe der Erziehung.

Wenn wir Max Immelmann, der am 21. September 1890 in Dresden geboren wurde, von diesem Gesichtspunkt aus betrachten, so sind bei ihm die Vorbedingungen zu einem erfolgreichen Leben gegeben gewesen.

Vom Vater Franz Immelmann, der eine Kartonagenfabrik besaß und leitete, überkam ihm die Zähigkeit, Gründlichkeit und Beharrlichkeit seiner uckermärkischen, tief im Heimatboden verwurzelten Vorfahren, von der Mutter, der Tochter des General-Auditeurs Grimmer, das pflichttreue, sich selbstbezwingende, zielstrebende Blut einer Beamtengeneration.

Ihres Mannes schon nach kurzer Ehe beraubt, suchte die Mutter schon frühzeitig in ihrem Ältesten eine Stütze, und er ist es ihr wahrlich gewesen, wie selten ein Sohn seiner Mutter! — Leicht haben es Mutter und Sohn nicht gehabt und es sich auch nicht gemacht: Die Mutter nicht in der Erziehung ihrer drei Kinder, und Max nicht in seiner bald erkannten Aufgabe, seiner Mutter eine Stütze und seinen Geschwistern ein Vorbild zu sein.

Die ersten acht Jahre ihrer Ehe hatte die Mutter, bei geringer Unterstützung von dritter Seite, nur mit Krankheit zu kämpfen. Selbst nicht sehr kräftig veranlagt, hatte sie nicht nur ihren Max in seinem dritten Lebensjahre über hartnäckige Kinderkrankheiten hinwegzubringen, sondern der jüngere Bruder Franz war als

Todeskandidat sogar von den Ärzten bereits aufgegeben. Und als diese beiden über das Ärgste weggebracht waren, erkrankte das Schwesterlein schwer und mußte einer Halsoperation unterzogen werden, an der es fast verblutete.

Bei all diesen Sorgen und Aufregungen um die Kinder mußte aber vor allem der vier Jahre lang kranke Mann versorgt und gepflegt werden.

Da die Ärzte ihrer kranken Familie Besserung und Heilung nicht zu bringen vermochten, so beschritt die Mutter bald neue Wege und wandte sich der Naturheilmethode zu. An sich selbst alles erprobend, brachte sie ihre Kinder über die kritischen Monate hinweg, und nicht nur das, sondern, aus Max wurde ein kraftstrotzendes strammes Kerlchen, aus dem Todeskandidaten Franz ein großer jähzorniger Lümmel und das Schwesterchen ein eigensinniges lebhaftes Püppchen. Alle drei aber standen fest im Leben, als der Vater 1897 starb.

Die Erfahrungen mit der naturgemäßen Lebensweise in den ersten Lebensjahren ihrer Kinder war für deren weitere Erziehung richtungweisend. Immer das Neue suchend, immer teilnehmend am Fortschritt der Welt und daraus das Gute entnehmend, suchte die Mutter ihre Kinder in neuem Geiste zu erziehen, bei fleischloser und einfacher Ernährung die Körper durch Abhärtung und Übungen stählend.

Aus Max wurde ein nachdenklicher kleiner Bursche, der schon in frühesten Jahren nach langer innerlicher Durchberatung einer Gedankenkette zu verblüffenden Feststellungen gelangte. So hatte ihm, als er etwa fünf Jahre alt war, seine Tante Boetzel erzählt, die Erde sei so rund wie sein Ball, nur viel, viel größer. Wenig später fand sie den kleinen Kerl still im Gartengrase sitzend; nachdenklich fuhr er mit seinem Fingerchen um den Ball herum und sagte dann zu ihr: „Wenn ich jetzt zur Gartentür hinausgehe und immer weiter laufe, dann muß ich doch dort auf der anderen Seite wieder zum Garten hereinkommen, weil doch die Erde rund ist wie mein Ball."

Frühzeitig äußerte sich schon bei dem kleinen Burschen eine Vorliebe zum Basteln und eine Veranlagung zum Technischen. Dem Spiel seines jüngeren Bruders Franz mit Soldaten konnte er keinen Geschmack abgewinnen, und diesen Soldaten war auch der Zutritt zu den ausgedehnten Eisenbahnanlagen verwehrt, die

in stundenlanger Arbeit mit Freund Otto Küster zusammen in den Zimmern aufgebaut wurden. — Nie, auch als ganz kleiner Junge nicht, hat Max Spielzeug zwecklos entzwei gemacht, wie dies bei Kindern oft geschieht. Wenn er etwas aus Wißbegierde, um zu „sehen", wie es innen aussieht, zerlegte, so wurde es dann auch in oftmals stundenlanger mühsamer Arbeit wieder zusammengebaut. Wie hier schon als Kind, so verfuhr er auch späterhin mit Rad, Kraftrad, Kraftwagen, Flugzeug. „Ich muß es sehen", sagte er und damit wurde „es" zerlegt, denn reines Bücherwissen lag ihm nicht, aber was er auf seine Art gesehen oder praktisch erprobt hatte, das saß unerschütterlich fest. — Als sich 1909 Bruder Franz ein Motorrad zulegte (so ein vorsintflutliches Tier, mit einer Taschenlampenbatterie als Zündstromquelle und nur mittels einer Leiter zu besteigen), war es erstaunlich, mit welchem Geschick Max den Motor zerlegte und vor allem auch wieder sachgemäß zusammensetzte. Für die damalige Zeit, in der Motorräder noch etwas sehr Seltenes waren und vor allem, da Max noch gar nicht damit in Berührung gekommen war, der Beweis eines großen technischen Verständnisses! —

Ja, immer, bis zuletzt, ist es so geblieben: Er mußte alles sehen, so denn auch beim ersten Fokker. „Ich bat Boelcke, mich einmal mitzunehmen", schreibt er am 3. August 1915, „denn ich wollte *sehen*, wie er darin steuert."

Das Wissen nur aus Büchern, und Bücher selbst, haben ihm nie viel gegolten. Unverständlich war es ihm, wie seine Geschwister als richtige Leseratten alles an Büchern Erreichbare nur so verschlangen, er rührte keines dieser Bücher an. Erst viel später kam in Form von physikalischen und mathematischen Unterhaltungsbüchern und noch später als technische Werke, das Buch bei ihm etwas zu Ehren.

Bei all seinem schon frühzeitig besinnlichen Wesen war Max aber durchaus kein Duckmäuser und viel weniger noch ein Streber. Er hat genau so wie andre Jungens den Weißen Hirsch bei Dresden beim Räuber- und Soldaten-Spiel unsicher gemacht (ja, die Immelmannschen Kinder „erfreuten" sich bei den Lahmannschen Kurgästen sogar des Rufes besonderer Wildheit). Später hat er dann mit Freund Küster als Old Shatterhand im Pawelschen Holz bei Braunschweig beim Indianerspiel getobt. — Auf die weisen Belehrungen des Quintaners Küster hin rauchte er genau

wie dieser die verbotene Zigarette (die zum Preise von 1 Pfennig das Stück, „zwecks Hebung der Qualität" einige Monate im Schulpulte abgelagert sein mußte!). Er hat genau wie alle anderen Rüpel der Rudolfstraße in Braunschweig gegen die Rüpel der Oelperstraße die Straßenschlachten mitgeliefert. Aber immer gingen die Bubenstreiche nur gerade so weit, daß ein etwaiger Kummer der Mutter, die den Kindern ein weites Maß von Freiheit ließ, noch zu ertragen war, und so blieb er durch diese rechtzeitige Beherrschung seiner selbst den noch wilderen Geschwistern immer ein Vorbild. Und gerade weil er von der Mutter nicht als Vorbild vorgehalten wurde, hat unstreitig das ruhige und sich immer mehr festigende Wesen des Ältesten günstig auf die Geschwister eingewirkt. — Balgereien mit dem jähzornigen Bruder Franz waren ja unvermeidlich, aber in größter Ruhe wurde der damals gleichstarke Bruder durch die größere Zähigkeit und Beharrlichkeit niedergezwungen und dann nicht geziemend verdroschen, sondern nur so lange am Boden festgehalten, bis das Versprechen abgegeben war, Frieden zu halten. — Aus der Einsicht der Zwecklosigkeit des jähzornigen Aufbegehrens gegen den Bruder erwuchs dann der eigene Wille zur Unterdrückung des Jähzorns, und so hatte Max unbewußt Erziehungsarbeit am jüngeren Bruder geleistet.

Schul- und Kadettenzeit

Aus unserer gemeinsam verlebten Jugendzeit sind nur wenig Ereignisse in meiner Erinnerung haften geblieben. Es mag dies damit zusammenhängen, daß sich unser Dasein mit unseren Kinderaugen gesehen nicht merkbar von dem unserer Altersgenossen unterschied. Auch unsere verschiedenen durch die Krankheit des Vaters bedingten Umzüge sind uns nie als etwas Besonderes aufgefallen.

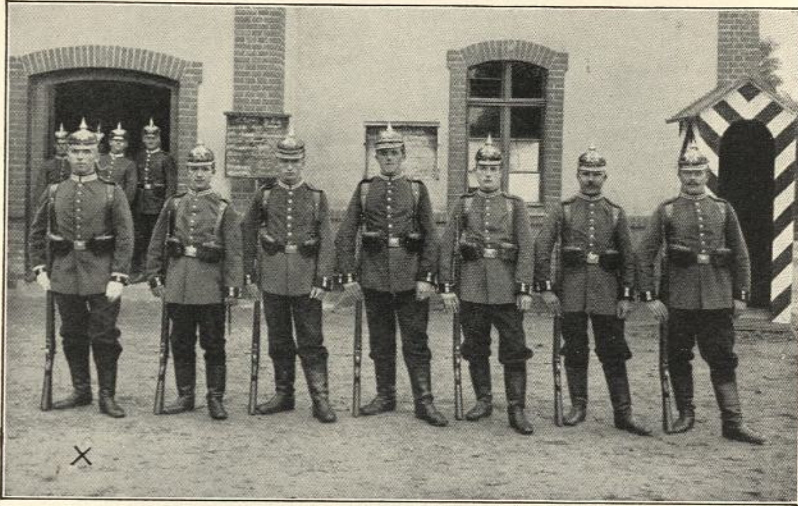
Als wir 1902 vom Kurort Weißer Hirsch bei Dresden nach Braunschweig verzogen und mit der Droschke nach dem Neustädter Bahnhof fuhren, konnte ich es daher nicht verstehen, warum Max, als wir an „seinem" Königl. Gymnasium in der Holzhofgasse vorbeikamen, bitterlich zu weinen anfing. So sehr hatte er damals schon seine Heimatstadt Dresden in sein kleines Sextanerherz geschlossen, daß ihm der Abschied derart schwer wurde, denn



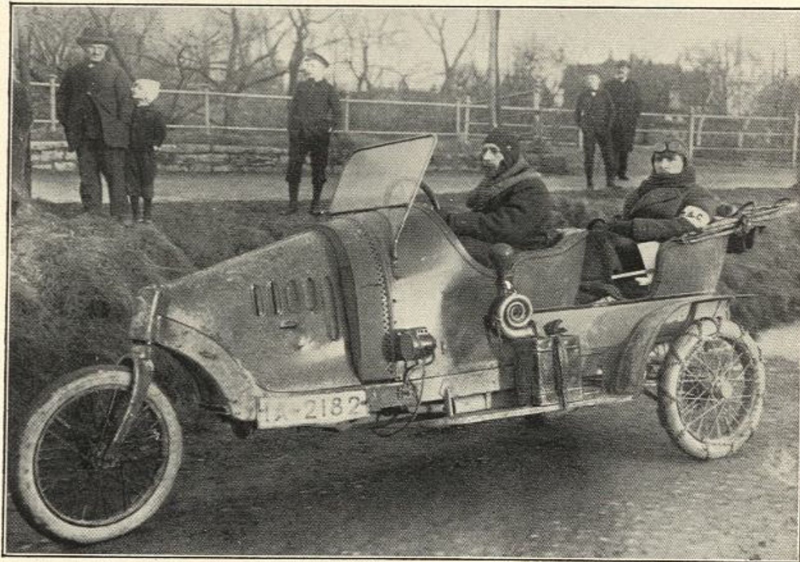
Als „Parterreakrobat" beim Kadettenfest 1910



Als Stubenältester im Kadettenkorps Dresden 1910



Als Fähnrich beim Eisenbahnregiment 2
in Schöneberg bei Berlin 1911



Als „Unparteiischer“ bei der Harz-Winterprüfungsfahrt des A. D. A. C. 1913

ich kann mich nicht erinnern, Max später jemals wieder weinend gesehen zu haben. Er hat sich auch in Braunschweig, ebenso wie meine Mutter, immer nach Dresden zurückgesehnt, so daß wir 1904 nach Dresden zurückkehrten.

Diese zwei Jahre in Braunschweig aber sind wohl die schönsten unserer Jugendzeit gewesen. Max besuchte hier das Herzogliche Gymnasium Martino Katharineum, und hier lernte er Otto Küster kennen, dem er bis zu seinem Tode in engster Freundschaft verbunden blieb. In herrlicher unbeschwerter Jungensfreiheit haben wir hier als Sextaner und Quintaner gemeinsam die geheimnisvollen Gänge und Gewölbe der Boetzelschen Weinkellereien zu ergründen versucht, im Sommer das Pawelsche Holz, eine ausgedehnte Waldung, im Winter aber die Eisbahnen auf dem Bürgerteich und auf dem kleinen Exerzierplatz unsicher gemacht.

Von Braunschweig aus besuchten wir beiden Jungs auch zum ersten Male unseren Großvater, der Kreistierarzt in Stendal war. Stolz sind wir Knirpse von elf und zwölf Jahren auf unsere erste Alleinreise gegangen und haben durch die altertümlichen Stadttore unseren Einzug in die Stadt unserer Väter gehalten.

Als unsere Mutter 1904 wieder nach Dresden zog, kam ich, vermutlich als der wildeste, in Pension. Auf der herrlich gelegnen Besitzung unseres Großvaters mütterlicherseits, „dem Weinberg“ in Loschwitz, hat Max als Quartaner des Königl. Gymnasiums noch einmal ein herrliches Jungenparadies gehabt, dann aber trat an ihn schon der Ernst des Lebens heran.

Einer Anregung des Großvaters Grimmer folgend, kam Max Ostern 1905 in die Untertertia der Dresdner Kadettenanstalt. Leicht ist dem Freiheitsgewohnten das Eingewöhnen in die strenge Zucht und Ordnung des Kadettenkorps sicherlich nicht geworden, besonders, da sein Erzieher ihm des öfteren strafweise den Urlaub versagen mußte. In der Erinnerung jedenfalls habe ich aus diesem ersten Kadettenjahre ein recht traurig-wehmütiges Soldatenklecksel. Trotzdem hat mir damals dieser kleine Miniatursoldat ungemein imponiert, um so mehr, als Max — in damaliger Zeit für so einen kleinen Kerl eine Seltenheit — ein Fahrrad bekommen hatte. Dank seinem natürlichen Wesen, seinem Ordnungssinn und seiner großen Liebe zur Mutter, hat er sich aber recht bald in den neuen Lebenskreis eingelebt, denn 1½ Jahr später ist er bereits zweiter Stubenältester.

Gleichzeitig aber, während sich sein Charakter mehr und mehr festigt und sich seine besondere persönliche Wesensart heranbildet, wächst innerlich eine Lebensanschauung und Auffassung, bedingt auch durch die mütterliche Erziehung, heran, welche ihn in schwerwiegende Gegensätzlichkeit zu seinen Kameraden bringt, sowohl bereits jetzt im Korps, wie auch später in seiner Fähnrichszeit. Als er diese Gegensätzlichkeit erkennt, will er 1908 bereits die Folgerungen ziehen, das Korps verlassen und sich einem technischen Beruf widmen. Auf Bitten der Mutter und ihr zu Liebe entschließt sich Max zwar bis zum Abitur auf der Kadettenanstalt zu bleiben, 1912 hat er aber als Fähnrich dann doch seine Absicht einen technischen Beruf zu ergreifen, wieder aufgenommen.

Sehr aufschlußreich ist aber die Begründung, die der 17 jährige in einem Brief an Mutter für seinen Entschluß, das Korps zu verlassen anführt — es sind im wesentlichen die gleichen Gesichtspunkte, die ihn 1912 zum Verzicht auf den Offiziersberuf veranlaßten.

In diesem Brief vom Januar 1908 schreibt er an die Mutter, daß die Kameraden ihn wegen seines Widerwillens gegen jede Fleischnahrung und wegen seiner Ablehnung jeden Alkohols hänselten. Gern würde er Soldat, aber er hätte kein Verständnis für den Offiziersberuf, weil er nicht an die steife Form einer besonderen Gesellschaft gebunden sein möchte.

Schon seit frühster Jugend hauptsächlich nach Doktor Lahmann erzogen, waren wir 1906 und 1907 in den großen Ferien im Justschen Naturheilbad im Harz gewesen, und die lebensreformerischen Vorträge Justs waren bei Max auf besonders empfänglichen Boden gefallen. Er ist den Anschauungen, die er sich hier bildete, später dann auch immer treu geblieben. Wenn er in reiferen Jahren sich auch seiner Umgebung anpaßte, so hat er, wenn immer es anging, fleischlos gelebt, insbesondere aber auf Nikotin und Alkohol verzichtet. Kurz vor seinem Tode schrieb er noch über seine Stellung zum Alkohol: „... Ich halte in der Tat nichts für lähmender und niederdrückender als den Genuß geistiger Getränke, in jeder Form. Ich habe selbst Gelegenheit gehabt, zu beobachten, daß sogar kleine Mengen Alkohol die Entschlußfähigkeit, die Denkkraft, die Geistesgegenwart ungünstig beeinflussen. Von den nachteiligen Wirkungen eines Rausches brauche ich wohl nichts zu sagen, denn die sind ja selbst dem größten Alkoholfreund mindestens

in körperlicher, oft auch in geistiger Beziehung deutlich vor Augen getreten. Wie für alle, die ein schnelles Fahrzeug führen, z. B. Lokomotivführer, Automobilisten, so ist auch für uns Flieger das Meiden des Alkohols ein Haupterfordernis, um erfolgreich tätig sein zu können, ohne über angestrengte Nerven klagen zu müssen..."

Max hat sich damals aber überzeugen lassen, daß es auch für ein etwaiges späteres Studium vorteilhafter sei, noch im Korps zu bleiben und das Abitur zu machen.

In den letzten Jahren im Kadettenkorps hat sich dann ziemlich schnell seine Wesensart so entwickelt, wie sie aus seinen Kriegsbriefen spricht: Ein überaus ruhiger und besonnener Mensch, liebenswürdig und bescheiden, dabei aber doch selbstbewußt und auf seine Kraft vertrauend.

Eines der letzten Zeugnisse ist kennzeichnend für seine Veranlagung und seine Entwicklung. In den Zensuren drückt sich seine ausgesprochene Veranlagung für alle mathematischen Fächer aus (Chemie 1b, Physik 1, Mathematik 1, darstellende Geometrie 1b). In den Sprachen sind seine Kenntnisse nur genügend (Latein, Französisch, Englisch 3).

Das Urteil seines Kompaniechefs lautet:

„Immelmann ist auf Grund seiner guten Charaktereigenschaften ein sehr sympathischer Mensch von recht guten Umgangsformen.

Häuslicher Fleiß lobenswert.

Als Stubenältester hat er sich voll bewährt, er gibt sich viel Mühe und nimmt sich der jüngeren Kadetten sehr an.

Im praktischen Dienst gehört er mit zu den Besten, sein Auftreten vor der Front ist sicher und bestimmt.

Führung vorzüglich."

Seinen Körper hatte Max seit 1908 in eine harte Selbstschulung genommen, und ich, der ich in keiner Form die Ausdauer meines Bruders besitze, habe in unserer Jugendzeit über die hartnäckige Geduld gestaunt, mit der Max irgendeine Körperübung stundenlang üben konnte. So wurde er denn ein ausgezeichneter Turner, vor allem aber erregten seine Vorführungen zu den Weihnachts- und Kaisers-Geburtstags-Kadettenfesten als Kunstradfahrer und vor allem als Parterre-Akrobat von Jahr zu Jahr mehr die Bewunderung seiner Vorgesetzten, Kameraden und der Gäste.

Unter meines Bruders Vorkriegsbriefen sind ganz besonders

nett Briefe, die er 1909 an unsere Mutter von einer Ferienreise mit drei seiner Kameraden in die Alpen geschrieben hat. Sie sind von einer außerordentlichen Anschaulichkeit, so daß man an Hand dieser umfangreichen Briefe die ganze Reise von Dresden nach Salzburg, Berchtesgaden, Toblach, Cortina, Innsbruck, München mitzuerleben scheint. Obwohl ich Max nach außen hin nie „begeistert" gesehen habe, hat er, wie diese Briefe zeigen, ein für die Schönheit der Natur sehr empfängliches Herz gehabt. So schildert er z. B. die wundervollen, ganz mit Schnee bedeckten Tauern, den Aufstieg zum Glockner und die überwältigende Pracht der Gletscher.

„Gestern stiegen wir auf die Franz-Josephs-Höhe, 2453 Meter", schreibt er z. B. „Von da sahen wir das ganze, von der Sonne wunderbar beleuchtete Glocknergebiet und rechts davon den schneeweißen Johannisberg. Im Vordergrund sieht man die meergrün schimmernde Pasterze, in der Mitte den scharf ansteigenden Glockner mit der 3400 Meter hoch gelegenen Schutzhütte und im Hintergrunde den Johannisberg, der ganz im Gegensatz zum Glockner nicht einen einzigen sichtbaren Fels zeigt, unten vergletschert ist und oben eine Schneehaube trägt. Das ganze Bild machte in der blendenden Sonne, bei fast wolkenlosem Himmel, einen überwältigenden Eindruck. Ich bin ja im allgemeinen nicht schwärmerisch veranlagt, aber bei diesem Anblick haben wir alle vier über eine Stunde im Grase gesessen, ohne daß einer ein Wort sagte. Allzubald mußten wir wieder zurück, wir konnten uns von dem Platz nur schwer trennen. Ich habe Dir die schönsten Postkarten gesandt, die es gab, aber sie sind nur elend und stümperhaft gegen die Natur."

All die großen Strecken wandert er zu Fuß und läßt sich von den Kameraden nicht überreden, Fahrgelegenheiten zu benutzen, denn „man hat doch beim Wandern und Bergsteigen viel mehr von der herrlichen Natur, und außerdem kann man sich zuletzt auch noch der ersparten Groschen freuen!"

Drei Wochen währte diese Reise, von der er begeisternde Eindrücke und eine reiche photographische Ausbeute mit heimbrachte.

Im nächsten Jahre aber, 1910, trat Max für seine letzten großen Ferien im Kadettenkorps mit einem besondern Plan an uns heran: Er wollte eine ganz große Reise mit dem Fahrrad machen, und ich sollte mich so weit als möglich daran beteiligen. Der Plan kam auch zur Ausführung: Wir fuhren mit unseren Fahrrädern

innerhalb 14 Tagen über Brüssel (Weltausstellung) nach Paris und von da nach Boppard a. Rh., wo Mutter und Schwester mit uns die restlichen Ferien verlebten.

Da Max einige Tage früher Ferien hatte als ich, so fuhr er von Dresden bis Köln mit dem Rade, während ich dorthin mit dem Zuge nachkam. —

Immer noch denke ich gern an diese Fahrt zurück, denn noch heute nach so langen Jahren steht eine Fülle der damaligen Erlebnisse deutlich vor meinen Augen. Einmal gerieten wir, nachdem wir in einer kleinen Spelunke in einem französischen Neste an der belgischen Grenze übernachtet hatten, am Morgen mit einigen angetrunkenen Arbeitern in Streit, weil wir als Deutsche unbedingt „espions" sein sollten. Da nahm Max den einen Kerl, der sich an unseren Rädern vergreifen wollte, einfach bei Genick und Hintern und pfefferte ihn zum Tempel hinaus. Ein anderes Mal, als wir uns eines Nachts an einen Waldrand niederlegten und dann später bei einsetzendem Regen schlaftrunken tiefer in den Wald hineinrollten, wachten wir morgens ganz dicht am Rande eines tiefen Abgrundes auf, bis zu dem wir uns hingerollt hatten. Bemerkenswert ist auch unser Aufbruch von Paris mit zusammen drei Franken in der Tasche und rund 400 Kilometer Strecke vor uns. Wir gelangten bis Fère en Champenoise und mußten dort ohne jeden Cent acht Tage auf Geld von der lieben Mama warten, von Tag zu Tag in der Wirtschaft — bereits als Zechpreller beargwöhnt — mangelhafter beköstigt. Als wir ein andermal in einer Strohfeime bei Compiègne übernachteten, wurden wir früh durch französische Clairons geweckt und fanden uns, vorsichtig aus unserem Stroh hervorschielend, als Mittelpunkt eines biwakierenden französischen Infanterieregiments vor.

Als ich 1917 täglich über der großen Römerstraße La Ville aux bois—Reims herumflog, mußte ich oft daran denken, daß wir sieben Jahre zuvor diese Straße in sengender Glut mit unseren Rädern langgestrampelt waren. Ob wohl Max auch ähnlich empfunden hat?

Über den ersten Teil der Fahrt fand ich unter den Briefschaften einen Bericht von mir an meine Mutter, und mit aller Deutlichkeit steigen die mit meinem Bruder zusammen verlebten letzten schönen Tage unserer Schul- und Kadettenzeit wieder vor mir auf.

Brüssel, den 20. Juli 1910.

Liebe Mama!

Da Max zur Zeit die Räder zur morgigen Weiterfahrt nach Paris in Ordnung bringen läßt, will ich Dir über unsere bisherige Reise berichten.

Ich war heilsfroh, als ich kurz nach 6 Uhr den Zug in Köln verlassen konnte, denn er war andauernd sehr voll gewesen.

In Köln holte ich meine Mühle aus dem Gepäckwagen und fuhr nach dem mit Max vereinbarten Treffpunkt, dem „Storchen". Zu meiner Freude erfuhr ich, daß er schon gestern abend angekommen war. Ich stieg zu dem angegebenen Zimmer ganz hoch oben unterm Dach hinauf. Da nicht zugeschlossen war, so konnte ich ins Zimmer, und ich habe gleich an der Tür furchtbar lachen müssen, denn: vor Maxens Bett „standen" seine Manchesterhosen, genau so, wie er rausgeklettert war! — Sie standen nämlich, weil mit einer dicken Dreckkruste überzogen. — Max freute sich sehr, daß ich pünktlich eingetroffen war. Er erzählte, daß er eine wundervolle Fahrt durch Thüringen gehabt habe, leider sei dann am Rhein das Wetter sehr schlecht geworden, so daß er die letzte Strecke im Regen fahren mußte. Er habe aber darauf keine Rücksicht nehmen können, da er unbedingt vor dem Zuge mit mir in Köln sein „mußte"! Aus dieser Dauer-Planschfahrt erklärt sich also die schweinemäßige Dreckkruste auf den Hosen meines sonst so ordnungsliebenden Bruders. Zum Frühstück war Max aber dann wieder fein gesäubert und sah meiner wieder ebenbürtig aus.

Wir machten nun eine kurze Rundfahrt durch Köln, einschl. Besuch im Dom. Anschließend holten wir unser Gepäck aus dem Hotel, Max verstaute dies sachgemäß, und wir gondelten los: in Richtung Aachen.

Eigentlich war verabredet: „zunächst gemütliches Fahren mit Erzählen", aber unsere Ansichten über gemütliches Fahren gingen sehr auseinander. Max, dem man die zirka 800 Kilometer in 5 Tagen „Quer durch Deutschland" gar nicht anmerkte, hielt ein besseres Schnellzugstempo für gemütliches Fahren. Wir einigten uns indes sehr schnell: aufs Erzählen wurde verzichtet, dafür das Schnellzugstempo beibehalten, damit ich das fehlende Training (Übung für Dauerleistung nennt Max dies auf deutsch) nachzuholen Gelegenheit hätte. Da das Gelände später ziemlich eben wurde, ging es ganz brav vorwärts. Gegen 1 Uhr waren wir in Aachen. Wir haben uns nur vor „Karl dem Großen" nach der langen Fahrerei etwas die Beine vertreten und sind dann schnell weiter gefahren, um bald über die Grenze zu kommen. Da wir diese überraschend schnell erreichten, so machten wir noch einen kleinen Abstecher nach dem sogenannten Dreiländereck, wo Deutschland, Belgien und Holland zusammenstoßen. — Hier haben wir in einem Bauernhof wundervolle frische Kuhmilch getrunken und Dir die zweite Karte geschrieben. — Übrigens gibt es hier ein kleines Gebiet (Moresnet), das zu keinem der drei Länder gehört, die es umgrenzen.

Der weltgeschichtliche Augenblick des Übertritts auf belgischen Boden war sehr einfach, und nun donnerten wir belgische Straßen entlang durch landschaftlich liebliche und mit vielen Kühen gespickte Gegend, die zu meiner Freude sehr schön eben ist.

Wegen der Wärme sind wir etwas gemütlicher gefahren und waren gegen

5 Uhr nachmittags in Lüttich, von dem ich nur noch ein ganz furchtbares Pflaster in Erinnerung behalten habe. Wir kauften uns etwas Eßbares, fuhren weiter und vesperten angesichts des Städtchens und eines Flüßchens, von dem Max behauptete, es sei die Maas, was ich, da wir uns bereits tief in Belgien befanden, in Anbetracht des Deutschlandliedes für ausgeschlossen halte. — Da Max behauptet, für meine eines Primaners unwürdigen geographischen Unkenntnisse nicht verantwortlich zu sein, so haben wir es dabei bewenden lassen und sind weitergefahren.

Die Fahrt in den Abend hinein war wundervoll, und wir beschlossen, weiterzufahren, um uns soweit als möglich noch an das etwa 100 Kilometer entfernte Brüssel heranzuschlängeln und dann am andern Morgen nach einer nur kurzen Fahrt unseren glorreichen Einzug in Brüssel halten zu können.

Als es dunkel war, hielten wir vor einem großen Gehöft an, um etwas auszuruhen. Ich bin, an eine Strohfeime gelehnt, sehr schnell eingeschlafen und wachte von einem wüsten Hundegebell und Geschimpfe wieder auf.

Max hatte sich, während ich schlief, inzwischen nützlich gemacht, hatte aus meinem Hinterradreifen einen aufgelesenen Nagel entfernt und das Loch geflickt usw. — Er war aber trotzdem noch nicht müde, und ich war nun wieder munter geworden, und so gondelten wir so etwa 1/212 Uhr nachts weiter.

Ziemlich bald wurde es aber stark neblig, und das Fahren war nicht gerade erfreulich. Nach etwa einer Stunde wurde die Straße so schmal und schlecht, daß wir nach abgehaltenem Kriegsrat zu dem Ergebnis kamen, daß wir uns verfahren haben müßten. Seit längerer Zeit hatten wir weder einen Wegweiser noch einen Menschen gesehen. Da hörten wir in der Ferne Wagengerassel und fuhren darauf zu. Mit dem Rosselenker haben wir geraume Zeit bis zu einem befriedigenden Ergebnis verhandeln müssen, da er uns bzw. unser Französisch und wir sein vlämisch-französisches Mischmasch nicht verstehen konnten.

Schließlich stellten wir aber doch die einzuschlagende Richtung und die Orte, durch die wir fahren mußten, fest. Wir waren an einer Weggabel rechts statt links gefahren. Der Mann hat uns nun scheinbar die für einen Fußgänger oder Langholzwagen benutzbare kürzeste Strecke angegeben, aber zum Radfahren war es entsetzlich, und öfters mußten wir absteigen und schieben, besonders, da es ja stockdunkel war, und wir keinen fahrbaren Weg mehr sehen konnten. — Aber alles hat ein Ende, und nach etwa einer reichlichen Stunde waren wir wieder auf der richtigen Straße und nun nur noch zirka 45 Kilometer von Brüssel entfernt.

Da inzwischen in den Dörfern alles schlief, war es für uns ausgeschlossen, noch irgendwo ein Nachtquartier zu bekommen und wir wollten nun doch noch bis Brüssel fahren.

Ziemlich miesepetrig strampelten wir die Straße entlang, die zum Überfluß mit Kopfsteinpflaster gepflastert und ganz ekelhaft zu befahren war. — Neben der Straße führte ein Eisenbahngleis her, fast in gleicher Höhe mit der Straße. Da kam Max auf die schlaue Idee, auf der Bahndammböschung, neben den Schwellen zu fahren, und siehe da, es ging dort wundervoll. Nur war es etwas eng, nur etwa Handbreit Platz zum Fahren, und wir mußten in der Dunkelheit sehr aufpassen.

Plötzlich sehe ich, wie Max auf die Schwellen fährt und das Rad von da

einen Satz die Böschung herunter macht. — Max lag ziemlich kläglich auf der Straße, er war mit dem Gesicht auf dem Kopfsteinpflaster lang gerutscht. — Schlimmer war es, daß am Rade die rechte Tretkurbel weggebrochen war, und Max daher nicht weiterfahren konnte. Wir schoben also unsere Mühlen, und Max erzählte dabei, daß er bei der eintönigen und langsamen Fahrerei eingeschlafen sei, er habe denn auch ganz schön geträumt, und zwar von seiner Akrobaterei, und da habe dieser eben vorgeführte Kopfstand dazugehört!

Da es später ein wenig bergab ging, so fuhren wir wieder, und Max behauptete, es ginge auch mit einer Tretkurbel ganz gut. Nach einer reichlichen halben Stunde hatte er es doch satt. Als wir längs des Bahndammes an einen Bahnhof kamen, ging noch bzw. schon ein Zug nach Brüssel in 35 Minuten.

Da es „nur" noch 25 Kilometer dorthin waren, so fuhr Max mit dem Zuge mit seinem Rade und meinem Gepäck, und ich gondelte allein weiter. —

Nach etwa einer Stunde sah ich den Lichterschein von Brüssel, zu meiner Freude, denn ich hatte die Treterei nun weidlich satt. Wie ich später herausfand, war dieser Lichterschein die Illumination von dem zirka 50 Meter hohen Riesenrad auf der Weltausstellung.

Nach einer weiteren Stunde fuhr ich endlich den prächtigen Boulevard in Brüssel entlang, und hier war — wahrscheinlich in Anbetracht der Weltausstellung — noch sehr reges Leben, trotzdem es schon um 3 Uhr nachts war.

Das Hospiz, wohin wir unsere Sachen von Dresden aus geschickt hatten, war dicht beim Ostbahnhof, und Max saß bereits auf den Stufen des Hospizes und wartete auf mich. —

Kaum ausgezogen, schliefen wir auch schon ein und haben bis 1 Uhr mittags durchgeschlafen, d. h. da weckte mich Max, der schon gebadet hatte.

Unsere Anzüge waren richtig angekommen, und so machten wir uns denn fein und gingen göttergleich auf die Weltausstellung. Dein Sohn Max sah aber höchstens wie ein Gott der Unterwelt aus, denn von dem Sturze waren seine Lippen so dick wie bei einem Neger, die Nase war auch aufgeschürft, und außerdem hatte sich der Straßendreck bei dem Langschlittern auf dem Pflaster so richtig in die Haut eingefressen, also ein lieblicher Anblick! Trotzdem haben wir die Ausstellung in den letzten 4 Tagen reichlich genossen und uns alles genauestens angesehen, Max war natürlich einen ganzen Tag lang aus der Halle der Technik nicht herauszubekommen, und er schwärmte davon, daß die besseren Sachen dort alle aus Deutschland stammten.

Mit dem Riesenrad sind wir auch mal gegondelt, obwohl der Spaß pro Nase 3 Franken kostete, aber der Blick von dem obersten Punkte der Radstellung auf Ausstellung und Brüssel war dieses Betrages auch wert.

Maxes Lippen haben in den letzten Tagen tüchtig geeitert, sprechen und essen war ihm manchmal recht sauer geworden, er hat es sich aber nicht verdrießen lassen, und wir haben hier ziemlich geschlemmt, so daß wir nun bis Paris tüchtig sparen müssen.

Nun in Paris werden wir ja pünktlich wie immer von Dir wieder frische Moneten vorfinden.

Nachher wollen wir zum Abschied nochmals ins Vergnügungseck, das fast größer ist als die ganze eigentliche W e l t a u s s t e l l u n g B r ü s s e l 1910!

Es grüßen Dich herzlichst Deine Söhne

Franz und Max.

Endlich, Ostern 1911, tut sich das „Tor der Freiheit" auf, ein Kadettenjahrgang wird zur Armee entlassen. Max erhoffte nichts von dieser „Freiheit". Er hatte sich bereits bei der Auswahl seines zukünftigen Regiments gesagt, daß es für seinen ganz besonders drängenden Wunsch zu praktischer, technischer Betätigung, für ihn als zukünftigen Offizier wohl überhaupt kein passendes Regiment geben werde. Lange hat er zwischen Pionieren und Eisenbahnern geschwankt und sich dann zu den Eisenbahnern gemeldet, wo er auch angenommen wurde.

Daß ihm zufriedenstellende technische Beschäftigung überhaupt nicht geboten werden konnte, beweist die Tatsache, daß er gerade aus seinem Kommando zur Eisenbahn-Versuchs-Abteilung in Wunsdorf/Finsterwalde den ersten festen Entschluß faßte, den Soldatenrock auszuziehen und sich ganz dem Studium zu widmen.

So ist denn die Zeit, die bei den jungen Dächsen die schönste zu sein pflegt, d i e s c h ö n e F ä h n r i c h s z e i t, für Max nur eine Zeit schwerer innerer Konflikte gewesen, besonders auch deshalb, weil sein gerader ehrlicher Sinn und sein deutsches Herz mit vielem, was er in seiner Fähnrichszeit sah und erlebte, nicht einverstanden war!

Der Fähnrich

„So laß doch der Jugend das Vorrecht, tastend und suchend den Weg selbst zu finden."

Als am 4. April 1911 der jüngste Fähnrich des Eisenbahnregimentes 2 in die Kaserne in Berlin-Schöneberg seinen Einzug hielt, fand er keinerlei Beachtung, denn der Name „Immelmann" sagte niemandem etwas. Es war — wohl weil er aus Sachsen kam — in Vergessenheit geraten, daß ein Fähnrich Immelmann beim Regiment angenommen worden war. Auf Grund des Annahmeschreibens des Regimentes kam natürlich alles in Ordnung, es

mag aber für den jungen Menschen, der mit hochgespannten Erwartungen einen neuen Lebensabschnitt begann, doch niederdrückend gewesen sein, gewissermaßen als Vergessener hin und her ziehen zu müssen.

Enttäuschend, wie der Einzug, sollte auch der Dienst bei den Eisenbahnern sein. Der rein militärische Betrieb, die Ausbildung und Betreuung der Rekruten, war dem ehemaligen Kadett-Unteroffizier und Stubenältesten nichts Neues. Er mußte aber erkennen, daß sich die technische Betätigung, wegen der er sich zu den Eisenbahnern gemeldet hatte, nur auf die Anwendung ganz bestimmter, hinreichend festgelegter Betriebs- und Bauvorschriften beschränkte und daß sich für ihn Möglichkeiten zu einer Fortbildung in dem gewünschten Sinne in absehbarer Zeit nicht ergeben würden.

Als man dann beim technischen Dienst in Wunsdorf seinem Bestreben, sich Fachkenntnisse über praktische Arbeiten bei zum Dienst eingezogenen Facharbeitern zu holen, kein Verständnis entgegenbrachte, stellten sich die alten Bedenken wieder ein, daß für ihn der Offiziersberuf doch wohl nicht das Richtige sei. „Wieso", schreibt er, „kann man es bekritteln, wenn ich den Kenntnissen und der praktischen Arbeit eines anderen, und sei es ein einfacher Mann, Achtung entgegenbringe und daraus für mein eigenes Wissen Nutzen zu ziehen trachte."

Da seine Erwartungen so wenig erfüllt wurden, sah er der vorläufigen Beendigung seines Frontdienstes im Regiment, den er zu vollster Zufriedenheit seiner Vorgesetzten geleistet hat, freudig entgegen. Anfang August 1911 wurde Max auf die Kriegsschule Anklam kommandiert.

Aber auch hier wird er in seiner Meinung, daß er zum Offiziersberuf nicht geeignet sei, nur bestärkt. Seine ersten Andeutungen, den Beruf zu wechseln, lösten naturgemäß bei der Mutter, die froh war, ihren Ältesten bald in einer gesicherten und geachteten Lebensstellung zu wissen, zunächst den heftigsten Widerspruch aus.

„So laß doch der Jugend das Vorrecht, tastend und suchend den Weg selbst zu finden", schreibt Max darauf an die Mutter, und wahrlich, erst nach langem Suchen und Erforschen, später dann mit der Mutter gemeinsam, hat er sich zu dem schweren Entschluß durchgerungen nach bestandenem Offiziersexamen seine

Beurlaubung zur Reserve zu erbitten und Maschinenbau zu studieren.

Seine Briefe über die Durchfechtung dieses inneren Konfliktes zeigen, daß er den Kopf keineswegs hat hängen lassen, denn so etwas gab es bei ihm überhaupt nicht. „... Du scheinst zu denken", schreibt er von Anklam Ende November, „ich fühle mich hier nicht wohl, das ist durchaus nicht der Fall. Ich mache mein Krämchen und fühle mich eigentlich quietschvergnügt."

Auch seine Vorgesetzten waren mit ihm sehr zufrieden, und neben Akrobatik und Mathematik hatte er eine neue Liebhaberei gefunden: Kraftradfahren.

Welche Befriedigung oder Anerkennung er in der Beschäftigung mit diesen Dingen gefunden hat, zeigen die folgenden Briefausschnitte, die zugleich seine Auseinandersetzung mit der Berufsfrage: Offizier oder Ingenieur, erkennen lassen und einen Einblick in das damalige Kriegsschulleben gestatten.

Okt. 1911. „Hätte ich nicht die Sonntage und an den Sonntagen das Kraftrad, ich wäre hier längst versauert. Die meisten gehen hier Sonntags zum Tanz, in einer Weinkneipe, die Traube, oder zu Hille, die Konditorei, wo ich auch manchmal bin.

Der vorige Sonntag war der schönste, den ich bis jetzt hier verlebt habe.

Um 10.30 vormittags schwang ich mich aufs Kraftrad und langte durch einen sehr feuchten Wald um 11.30 in Greifswald an (40 Kilometer von Anklam). Dort frühstückte ich. Dann fuhr ich 12.30 weiter und war Punkt 1 Uhr in rasender Fahrt auf hervorragender Strecke in Stralsund. Ich hatte die 39 Kilometer in 30 Minuten, also mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 78 Kilometer in der Stunde zurückgelegt. Das Gefühl, so ganz unabhängig, ganz sich selbst und dem kleinen Motor überlassen mit einer derartigen Geschwindigkeit durch die Gegend zu sausen, ist einfach großartig. Von Ruckeln und Stoßen ist überhaupt nichts zu spüren, denn durch die Federn wird alles aufgehoben. Etwa um 2 Uhr kam ich an den Hafen, setzte mich auf einen Dampfer und fuhr nach Rügen hinüber. Schon auf dem Dampfer entspann sich ein Streit zwischen mir und einem Automenschen, der behauptete, die Motorräder liefen nicht. Ich schlug eine Wettfahrt vor, und er war einverstanden. Auf der Insel angekommen, sollte die Sache sofort losgehen, nach Bergen 25 Kilo-

meter. Ich war zuerst von der Fähre runter und sauste gleich ab, nach 5 Minuten überholte mich das Auto. Nun gab ich auch mehr Gas, und nach 10 Minuten hatte ich den Wagen, obwohl er 40 PS hatte, glänzend überholt und war 6 Minuten eher da. Ich war 20 Minuten gefahren. Schon bei 65-Kilometer-Tempo fing das Auto derartig an zu schleudern, daß es Gefahr lief, von der Straße abzukommen. — Von Bergen aus trat ich den Heimweg an, der ebenso glatt, nur wegen der hereingebrochenen Dunkelheit viel langsamer verlief.

Nun zehre ich von diesem Genuß von Sonntag bis Mittwoch. Am Donnerstag denke ich mir eine neue Fahrt aus, daran ergötze ich mich bis Sonnabend, Sonntag ist dann die Fahrt, dann wieder die Erinnerung usw. ... auf diese Art geht die Zeit herum."

25. November. ... „Ein langweiliger Sonntag heute. Ich habe einen Vortrag ausgearbeitet: Tätigkeit der Funkspruchabteilungen in den Kämpfen am Waterberge am 11. 8. 04, in Deutsch-Südwest. Dann habe ich wieder Mathematik, wie schon den ganzen vorigen Sonntag, getrieben. Das ist doch das beste.

Sobald ich irgend Zeit habe, lese ich mathematische Sachen. Militärische Taktik, worauf sich die militärische Laufbahn aufbaut, geht mir vollkommen ab. Taktik ist lediglich Gefühlssache, zu der man nur die allergemeinsten Grundsätze lernen kann. Ich wundere mich immer, wie hier mancher Fähnrich auf den ersten Anhieb das Richtige sagt, genau wie sich andere wundern, wenn ich jemandem, dessen Motor nicht gehen will, auf den ersten Anhieb sage: das und das ist nicht in Ordnung.

... Ich befinde mich dauernd im Zustande des Zweifels: Umsatteln — oder bleiben, fortwährend stelle ich mir Für und Wider gegenüber. Einmal sage ich mir: Jetzt bin ich nun bald fertig, gehöre einem Beruf an, der an der Spitze aller Berufe zu stehen scheint, andernfalls muß ich mir durch mehrjährige Arbeit erst eine Lebensstellung zu schaffen versuchen, habe dafür dann aber einen Beruf, der geeignet erscheint, mich zu befriedigen und mir gestattet, meine Lebensweise so einzurichten, wie ich sie, ebenso wie Du, für richtiger halte.

... Hier ist das Obst entsetzlich teuer, ein Apfel 10 Pfennig! Der Kommandeur sagt: Obstessen ist Luxus.

Du meinst, wenn man will, kann man ganz gut anders hier leben. Was machst Du aber, wenn Dir nur immer Suppe, Fleisch und Kartoffeln vorgesetzt werden?

Für das Briefpapier besten Dank. Leider ist es englisches, unser deutsches ist ebensogut.

... Die Prüfungszeit ist mit dem heutigen Tage zu Ende. Die Prüfung ist für mich eigentlich recht günstig abgelaufen. Ich habe Feldkunde, Planzeichnen, Befestigungslehre, Waffenlehre alles 6, Taktik 5 und Militärschreibwesen 7, Du weißt ja, wie es bei uns ist, wie in den unteren Klassen des Kadettenkorps, 9 die beste, 1 die schlechteste Zensur.

Am 21. 12. ist hier ein Fest, ich trete als Radfahrer auf, mein Inspektionsoffizier hat mich dazu aufgefordert.

Am gestrigen Sonntag habe ich nichts unternommen. Ich habe von 10—1 Uhr vormittags und von 2—10 Uhr nachmittags Mathematik gearbeitet und nicht weniger als 80 Aufgaben gerechnet.

Wie ich aus Beispielen gesehen habe, werden auch Offiziere, die später die militärtechnische Akademie besuchen, meist nur zu einer besseren Sorte von Werkführern gebraucht. Für einen richtigen Ingenieur wissen sie doch zu wenig.

... Warum sollte ich nicht in Dresden studieren, das wäre durchaus schade, denn ich bin in keiner Stadt so gern wie in Dresden.

... Ich höre jetzt auf mit Grübeln, denn erstens hat es keinen Zweck und zweitens bin ich mit meinen Überlegungen fertig, ich weiß nun, was ich tue."

Januar 1912. „... Wie ich Dir schon schrieb, habe ich mir wieder anläßlich ‚Kaisers Geburtstag' etwas eingeübt.

Am 24. 1. war Hauptprobe. Dazu konnte aus Anklam kommen, wer wollte, nur mußte er Eintritt bezahlen. Um 7 Uhr begann die Sache. Es ging bei mir recht gut. Ich war ganz zufrieden, denn es wurde lebhaft geklatscht. Zu meinem Bedauern sah ich, daß der Kommandeur den einzelnen Darstellern die Hand gab und sich für die Mühe bedankte, nur mir sagte er nichts.

Am anderen Vormittag wurde ich plötzlich zum Kommandeur gerufen. Ich konnte mir gar nicht denken, was los war. Ob etwa meine Nummer ausfallen soll? Als ich mich bei ihm meldete, sagt er: ‚Ich habe Sie gestern den ganzen Abend gesucht, ohne Sie zu finden. Ich wollte Ihnen für Ihre Mühe danken. Ich kann

Ihnen gar nicht ausdrücken, wie erstaunt ich war, als ich Ihre Leistungen sah, einfach fabelhaft! Ich bin im ganzen zwölf Jahre an verschiedenen Kriegsschulen gewesen, habe aber nicht annähernd etwas Ähnliches gesehen. Für heute abend wünsche ich Ihnen herzlich Glück, Sie können sicher sein, daß Sie bei weitem den Vogel abschießen werden.'

Du kannst Dir denken, ich war nun völlig versöhnt.

Ohne die geringste Reibung gelangen mir am Abend selbst die schwierigsten Sachen tadellos. Die Zuschauer klatschten wie rasend, ja, sie klatschten nicht nur, sie schrien laut ‚bravo'!

Was ich an dem Abend dann alles zu hören bekam, läßt sich auf dem Papier gar nicht wiedergeben. Wo man stand und ging, ob man aß, trank oder tanzte, hörte man nur von dem ‚phänomenalen' Akrobaten! Den Spitzen der Gesellschaft wurde ich vorgestellt, alle sagten mir Worte des Lobes. Die meisten hatten gedacht, ich wäre ein Berufsakrobat! Der Kommandeur schleppte mich von einem zum andern. Ich wurde nicht als Immelmann, sondern nur als ‚Akrobat' vorgestellt. So und so oft mußte ich hören: ‚Na, wenn Sie mal um die Ecke gehen, melden Sie sich bei Busch!' Würde ich jedem, der mir zugeprostet hat, mit einem ‚Ganzen' gekommen sein, so wäre ich an Alkoholvergiftung gestorben!

Ein Hauptmann sprach sich gestern im Unterricht über das Fest aus, erwähnte mich aber bei der Urteilsfällung gar nicht. Erst zum Schluß sagte er: ‚Immelmann zu kritisieren wäre anmaßend. Was Sie geleistet haben, steht über jeder Kritik, ich hätte so etwas bei jemandem, der es nur aus Liebhaberei betreibt, nie für möglich gehalten!'

Der Abend war also ein voller Erfolg, wie ich ihn selbst im Kadettenkorps kaum erlebt habe. Heute in der Stadt hörte ich mehrmals Vorbeigehende zueinander sagen: ‚Das ist der Akrobat!' Ja, solchen ‚berühmten' Sohn hast Du!"

Ende Januar 1912 macht die Kriegsschule eine Belehrungsreise nach Thorn über Stettin-Bromberg. In Stettin wird das erste Nachtquartier bezogen, und Max erzählt später brieflich seiner Mutter, wie sich hier der Vorteil zeigte, wenn man bisher einen „soliden Eindruck" gemacht habe. Die „Soliden" wurden in guten Gasthöfen der Stadt untergebracht, die „Lebemänner" mußten dagegen in der Kaserne, zum Teil auf Stroh, schlafen.

Er habe ein prächtiges Hotelzimmer bekommen, mit allen Schikanen.

Anderntags wird die Feste „Großer Kurfürst" besichtigt, dann geht es weiter zur Ostgrenze, wo riesige Geschütze gezeigt und erklärt werden.

Schließlich führt die Rückfahrt über Berlin-Tegel und zuletzt nach Johannistal zu den Fliegern. „Das war die Krone der ganzen Belehrungsreise", schreibt er. „So etwas Herrliches sieht man selten. Die wichtigsten Flugapparate, wie Wright, Rumpler, Farman wurden uns gezeigt, der Bau erläutert und drei vorgeführt. Es war ein einzigartig herrlicher Anblick, als die Flugzeuge, riesigen Vögeln gleich, in der Luft schwebten und wagehalsige Drehungen und Gleitflüge mit wahrhaft verblüffender Sicherheit ausführten."

Wieder nach Anklam zurückgekehrt, beginnt zunächst das alte Leben in den Hörsälen nicht wieder, sondern es finden praktische Kurse im Gelände statt. Der Kriegsschulkursus schließt dann mit der Hauptprüfung ab, die Max mit der Note „gut" besteht.

Erst als er sich über sein Abschneiden in der Prüfung im klaren ist, gibt er das geplante Abschiedsgesuch ein:

„... Ich habe meinen Abschied", so schreibt er der Mutter, „erst gestern eingereicht, obwohl das etwas spät ist. Ich habe aber meinen guten Grund dafür. Am 10. 3. war Konferenz über das Examen, ich wußte, daß ich ganz leidlich gut stand. In der Konferenz bin ich mit 122 Punkten bewertet worden, und der Kommandeur hat gesagt: für die, die mehr als 120 Punkte haben, kann ich mit ziemlicher Sicherheit garantieren. Man kann mich also, weil ich abgehen will, nicht mehr so ohne weiteres durchfallen lassen."

Endlich ist auch die Kriegsschulzeit vorbei. „... Ich bin", so schreibt er aus Berlin, „also wieder beim Regiment angekommen. Mein Kompaniechef war, ebenso wie alle anderen Herren, von fast unverständlicher Freundlichkeit. Daß ich abgehen will, hat Rath wirklich bedauert und zu Offizieren der Kompanie gesagt, er hätte mich sehr gern behalten.

Mein Gesuch hat schon angefangen die Stufenleiter der Instanzen zu erklimmen. Wann es zurückkommt, weiß ich noch nicht."

Mitte April 1912 wird das Gesuch meines Bruders genehmigt, er wird als Degenfähnrich zur Reserve beurlaubt.

Nun geht sein Wunsch in Erfüllung: Er kann an der Technischen Hochschule mit dem Studium beginnen, freudestrahlend trifft er in Dresden ein.

Studentenzeit

Nach dem jahrelangen Schulbetrieb und dem sogenannten „technischen Dienst“ beim Regiment, gelüstet es Max nun vor allem darnach, sich einmal praktisch betätigen zu können. Er fängt daher sein Studium mit dem praktischen Arbeitssemester an, und zwar in einer Turbinenfabrik des nahe gelegenen Vorortes Dresden-Reick.

Die Fröhlichkeit, mit der er so richtig als Arbeiter der Faust seine Bärenkräfte bei dieser praktischen Tätigkeit austobte, wird wohl Mutter damals schnell mit Maxens Berufswechsel versöhnt haben. Bald ist es zwischen Mutter und Max auch zu einer Gemeinschaftlichkeit gekommen, wie es sich eine Mutter nicht schöner wünschen kann. — Mutter mußte alles mitmachen, was Max trieb! Wie sie mit ihm angefangen hatte Latein zu lernen, so wurde sie jetzt — um den sachverständigen Gesprächen folgen zu können — in die Anfangsgründe der Mathematik eingeweiht. Eines Tages wurde Mutter jedenfalls vorgeführt, fähig, Gleichungen ersten Grades zu lösen. Wie es mit dem Wurzelnziehen war, das weiß ich nicht mehr genau, ich glaube, es ist bei den Wurzeln des Gartens geblieben! — Da Max in seinem Werkhalbjahre gleichzeitig bei Rakow an kaufmännischen Kursen teilnahm, so wurde Mutter dann abends in der Buchführung ausgebildet. —

Max hatte sich ein $3^1/_2$-PS-NSU.-Kraftrad gekauft: Mutter mußte als Vorstufe des Kraftradelns Radfahren lernen! Daß sie dann nicht zum Selbst-Kraftradeln kam, hat wohl vor allem darin seinen Grund gehabt, daß zu Maxens Kraftrad ein Seitenwagen angeschafft wurde, so daß nun die Kraftrad-Ausflüge gemeinsam gemacht werden konnten.

Unter diesen Seitenwagen darf man sich nun nicht so ein abgeschlossenes, bequemes und geräumiges Boot vorstellen, wie wir es heute zu sehen gewöhnt sind. Vielmehr waren diese Seitenwagen einem sehr hochgebauten Rohrsessel vergleichbar, der an das Kraftrad seitlich angeschlossen war. Nach vorn war also

dieser Korbsesselsitz vollständig offen, allenfalls konnte man ihn mit einer Staubdecke abschließen. — Mit diesem „Gespann“ Kurven zu fahren, war immer ein ziemlich gewagtes Unternehmen, aber Max hat mit Mutter damit die schönsten Ausflüge gemacht. Mit dem Schlachtrufe: „Rüste dich zu deiner Todesfahrt!“ erschien er meistens, nachdem er im Garten vorher das Gespann hergerichtet hatte. Das ging bis zum Herbst 1912. Als aber Max eines Tages bemerkte, daß sich besagter Korblehnsessel vom Kraftrade loslösen und selbständig machen wollte, waren die Tage des „Gespannes“ gezählt.

Damals tauchte auf dem Markte der Kraftfahrzeuge ein ziemlich merkwürdiges Gebilde auf: Ein Kraftrad, 8 PS, ohne Sattel, daran ein dreisitziger Seitenwagen. Gelenkt wurde das merkwürdige, „Magnet-Selbstfahrer“ genannte Gebilde mittels Lenkrad aus dem Seitenwagen heraus. — Dieser sehr primitive Kraftwagenersatz, der immerhin um die 3000 Mark kostete, bildete im Winter 1912/13 Maxens Wunschtraum und wurde dann schließlich auch angeschafft. Da ich damals in Berlin, der Erzeugungsstätte dieses Gefährtes, studierte, und überdies auch schon den nötigen Kraftwagenführerschein besaß (Max noch nicht), so hatte ich die Ehre, den „Wagen“ am Heiligabend nach Dresden zu überführen. Max hatte es sich aber nicht nehmen lassen, zwecks feierlicher Einholung nach Berlin zu kommen. — Es sei verraten, daß wir zu der Überführung nach Dresden rund 16 Stunden gebraucht haben. Die Strecke nach Berlin ist mit dem „Vehikel“ noch einige Male zurückgelegt worden, soweit ich mich erinnere, stand unser Rekord dann auf 11 Stunden Fahrzeit!

Doch ich will nicht undankbar sein. Das Gebilde hat uns allen, besonders Mutter und Max, auch schöne Stunden bereitet, vor allem aber hat Max an diesem Erzeugnisse eine außerordentliche Handfertigkeit im Auseinandernehmen von Motoren erlernt. Nach halbjährigem Besitz wurde eine Eigentumsveränderung zum Preise von 1500 Mark jedoch von der ganzen Familie mit Befriedigung zur Kenntnis genommen.

Da nun der Löwe Blut geleckt, war natürlich ein Auskommen ohne Kraftfahrzeug unmöglich. Im Hochsommer 1913 füllte dann ein richtiggehender 7-PS-Mathis-Kraftwagen die Lücke aus. Selten wohl wird ein Kraftwagen — trotz seiner Mucken — ein Born so großer Freude gewesen sein, als dieser Mathis-Wagen.

Er hat, obwohl ein Viersitzer, doch zumeist nur mit Max am Lenkrad und Mutter daneben, ganz Deutschland gesehen. Außerdem ist dieser Wagen aber auch für die gesamte Jugend Strehlens eine Quelle der Freude gewesen, denn nie hat Max eine Leerfahrt gemacht, stets hat er, ein großer Kinderfreund, sich den Wagen voll Kinder geladen. Nie aber habe ich von dieser Zeit ab gesehen, daß er seine gleichmäßige, natürliche Freundlichkeit auch nur für kurze Zeit verloren hätte. Alles, was mit den Kraftfahrzeugen zusammenhing, das konnte seine innere Fröhlichkeit keinesfalls trüben. Zuverlässig konnte man den Mathis wohl nicht gerade nennen. Fünfmal ist z. B. ein und dasselbe Gleitlager ausgelaufen, aus allen möglichen Winkeln Sachsens ist der Wagen verladen worden, schließlich sogar von Kiel nach Straßburg in die Fabrik.

Unverdrossen hat sich Max immer wieder den Motor vorgebunden, trotzdem der Fehler weder vom Dresdner Vertreter, noch von der Fabrik gefunden wurde. Unverdrossen brachte er Fehler und Beschädigungen, die ich dem Wagen beibrachte, wieder in Ordnung. Schlimmstenfalls nannte er mich einen „Anfänger".

Mit welcher Liebe hat er neben seiner durchs Studium bedingten Arbeit und neben den Mathematikstunden, die er gab, im Winter 1912 sein altes NSU-Motorrad vollständig auseinandergenommen, alles überholt, neu emaillieren und vernickeln lassen, zusammengebaut und mir dann als Weihnachtsgeschenk unter dem Baum aufgebaut. Wie haben da seine großen Braunaugen vor Freude gelacht!

Neben seiner Beschäftigung mit den Kraftfahrzeugen vernachlässigte er aber auch alle anderen Sportarten nicht. Er trat dem Akademischen Turn-Verein bei und betrieb hier Turnen und vor allem Leichtathletik. Tennis, Tanzen, im Winter Eislauf, wurden ebensowenig vernachlässigt, wie Kunstradfahren und Parterre-Akrobatik. In der Reserveoffiziersvereinigung studierte er soldatische Darbietungen ein und zeigte selbst sein reichhaltiges Programm. So verkümmerte sein Körper nicht in dem mit Lust und Liebe und größtem Eifer durchgeführten Studium. Geschmeidigkeit und ein athletisch prächtig durchgebildeter Körper (Brustweite ausgeatmet 92 cm, eingeatmet 108 cm!) blieben ihm erhalten.

Vor allem konnte Max zu Hause nun auch seiner immer schon angestrebten Lebensweise nachgehen. Wenn er auch, nach Mutters Ansicht, die folgerichtig nun von Kneipp und Lahmann über Just zu den erschöpfenden, vernunftgemäßen Lebensregeln der Mazdaznanlehre gelangt war, noch nicht „richtig" lebte, auch vor allem kein Spielverderber war und ein gelegentliches Schnäpschen nicht verweigerte, so hat er seine eiserne Gesundheit und damit seine unerschütterliche Ruhe, die ihm bis zu seinem Tode bewahrt blieb, in diesen Jahren noch mehr befestigt.

Neben seinen vielen Körperübungen fand mein Bruder aber auch noch Zeit, bei der vom ADAC, dessen Mitglied er war, durchgeführten dreitägigen Harz-Winterprüfungsfahrt 1913 als Unparteiischer mitzuwirken, dem flugtechnischen Verein beizutreten, sich an den Modellbauabenden der Jugend zu beteiligen und schließlich auch noch Mitglied des Luftflottenvereins zu werden. Als solches sehe ich ihn noch heute begeistert als Funktionär beim Dreiecksflug 1913/14 auf dem alten Dresdner Flugplatz Caditz mit dem Motorrad umherflitzen.

So gewinnt mein Bruder Max in diesen $2^1/_2$ Jahren alle die Eigenschaften, die ihn dann befähigen, innerhalb weniger Monate seinen beispiellosen Aufstieg vom unbekannten Flugschüler zum gefeierten Lufthelden zu vollenden und seinem Leben als Wegbereiter der deutschen Motor-Fliegerei die Erfüllung zu geben.

II

Kriegsanfang und Fliegers Werdegang

Kriegsausbruch

Wenn Max schon in Friedenszeiten sich eine befriedigende Tätigkeit im Dienst beim Eisenbahnregiment nicht mehr versprochen hatte, so mußte ihm der Gedanke, nunmehr den Krieg bei den Eisenbahnern erleben zu sollen, noch weniger zusagen.

In den Tagen jubelnder Einsatzbereitschaft aller Deutscher ist es für ihn kein schöner Auftakt gewesen, daß die Einberufungsorder seines Regiments ganz außerordentlich lange auf sich warten ließ, während er täglich mit ansehen mußte, wie seine ehemaligen Kameraden vom Kadettenkorps mit ihren Regimentern, umbraust von dem Jubel der Menge, getragen von der Begeisterung von jung und alt, ins Feld zogen.

Gleichsam wie eine Offenbarung war es ihm daher, als wir am 10. August 1914 bei einem Bummel an einer Anschlagsäule einen Aufruf der Inspektion der Fliegertruppen lasen, wonach sich geeignete, technisch vorgebildete junge Leute zur Ausbildung als Flugzeugführer melden könnten.

Wir sind damals, ohne viel Worte, sofort heimgegangen und haben, jeder für sich, in einem Einstellungsgesuche der Inspektion der Fliegertruppen unsere „ganz außerordentlichen technischen Fähigkeiten" und unsere ganz besondere Eignung zum Flugzeugführer angepriesen.

Wir haben zwar beide die Freude gehabt, unsere Gesuche berücksichtigt zu sehen, aber für unsere hochgespannten Erwartungen hat es doch einer untragbar langen Wartezeit bedurft. Erst nach drei Monaten kam man auf das Gesuch meines Bruders und gar erst nach sieben Monaten auf mein Gesuch zurück. — Inzwischen wurde Max zu seinem Regiment einberufen, während ich auf den Pferden der Dresdner 48er Artilleristen eine komische Figur abgab.

Einberufung und Garnisondienst

Mit einer gewissen Befriedigung, daß die Zeit der Untätigkeit vorbei sei, nahm Max am 18. August 1914 die Einberufungsorder seines alten Eisenbahnregimentes 2 in Berlin-Schöneberg entgegen und reiste am nächsten Tage zu seinem Regimente ab.

In seinen kühnsten Erwartungen hätte er es sich nicht träumen lassen, daß die Straße, auf der er am 19. August 1914 von der Endhaltestelle der Straßenbahn nach seiner Kaserne ging, bereits 2 Jahre später seinen Namen tragen sollte.

Nach 2 Jahren geistiger und körperlicher Aktivität schmeckt der Garnisondienst bei den Eisenbahnern, der in Aufsichtführen, bestenfalls aber in Exerzieren besteht, ganz und gar nicht, und in den Briefen spricht er sich nicht gerade schmeichelhaft über seine Tätigkeit aus. Sicher ist jedenfalls, daß ihm durch die nachfolgenden drei Monate Eisenbahnergarnisondienst nochmal die ausdrückliche Bestätigung gegeben wurde, wie richtig es für ihn gewesen war, vor zwei Jahren seine Laufbahn beim Eisenbahnregiment zu beenden.

Ich gebe einige Auszüge aus seinen Briefen:

„21. 8. 14.... Der Dienst ist ganz wahnsinnig langweilig. Ich bin meinem geistigen Tode nahe. Ich habe alles versucht, daß ich bald rauskomme. Es ist aber überall dieselbe Überfüllung, derselbe unglaubliche Andrang: Flieger, Eisenbahner, Kraftfahrer, Telegrafen, alles überfüllt. Franz soll nur abwarten.

Ich sollte in der Stadt wohnen, das habe ich nicht getan. Ich wohne allein auf einer ziemlich großen Unteroffizierstube, die sehr dreckig war, so habe ich gleich angefangen zu scheuern und zu kehren. Nachmittags habe ich fast nichts zu tun, da gehe ich in die Stadt. Vormittags ist allerdings Dienst, aber während des Krieges Garnisondienst tun zu müssen, ist geradezu ein ekelhaftes Bewußtsein.

26. 8. 14.... Alle Vizefeldwebel wohnen in der Stadt. Es ist nicht vornehm, in der Kaserne zu wohnen. Jetzt, da sogar(!) ein Fähnrich mit Offiziersdegen in der Kaserne wohnt, ist heute ein Feldwebel d. R. zu mir gekommen und hat gefragt, ob er mit auf meiner Bude wohnen kann. Es sind nämlich noch zwei Betten frei. Na! Meinetwegen.

Ab und zu muß ich mich auch im Kasino sehen lassen. An den Tagen, an denen ich nicht im Kasino esse, hole ich mir Mannschaftsessen. Es gibt da meistens Gerichte, bei denen alles durcheinander gekocht ist, so daß ich leicht das Fleisch weglassen kann, schon deshalb, weil es meistens s e h r fett ist. Aber die Brühe kommt natürlich doch in den Bauch.

Natürlich gibt's im Kasino Fleisch. Ich habe mal eine Zeitlang versucht, von Obst zu leben, aber das ist zu teuer, kostet mich mindestens 2 Mark am Tage, im Kasino nur 1,25, und da kann ich so viel essen, daß ich nicht einmal abends was zu essen brauche.

... Natürlich sind die Siege schön und bewunderungswert, einfach einzigartig, aber was soll ich in Berlin deswegen jubeln, wenn man sein Dasein hier in der Garnison fristet. I c h kann ja nichts dafür, daß unsere Leute so tapfer sind.

Berlin, 27. 9. 14. ... Ich führe ein regelrechtes stumpfsinniges Einsiedlerleben, dazu das blödeste, was Gott geschaffen hat: Eisenbahnerdienst! Es ist jetzt hier eine Anfrage gewesen, wer etwa zur Infanterie versetzt werden will, da habe ich mich gemeldet. Es ist damit durchaus noch nicht gesagt, daß ich zur Infanterie komme. Allerdings habe ich große Lust dazu. Denn hier bei den Eisenbahnern bloß Aufpasser spielen, macht wahrhaftig keinen Spaß.

Am Sonntag war ich bei Scherz's. Onkel hat mir zum vierten oder fünften Male die Begebenheiten von 1864 bis 1871 erzählt, hat mich zur Siegesallee geschleift und mir die Fürsten vorgestellt, es war sehr nett.

Nun sind glücklich in Marseille die farbigen Truppen gelandet. Für diese schmachvolle Unverschämtheit müßten die Engländer noch ganz besonders bluten.

Ich reite jetzt sehr viel. Einige Offiziere, die gesehen haben, daß ich ganz gut reite, haben mir ihre Pferde anvertraut. Die meisten sind noch gar nicht geritten. Denen muß erst beigebracht werden, was sie auf die verschiedenen Zügel- und Schenkelhilfen machen sollen. Ich reite jeden Vormittag 2—4 verschiedene Pferde, von 9⁰ bis 12⁰ oder 1⁰, dann gehe ich manchmal in ein Schwimmbad.

Morgen werden wir nach Klausdorf ausquartiert..."

Zu Mutters Geburtstag, 13. Oktober, versucht Max seine Glückwünsche in poetischer Form, wie folgt, darzubringen.

Zu dem nahen Wiegenfeste
Wünsch' ich Dir das Allerbeste!
Wären Dir doch hier hinieden
Schöne Tage nur beschieden!
Deine Lebensfrische soll
Sich erhalten stets so voll
Wie sie jetzt durch „Masda's" Kraft
Täglich neuen Mut Dir schafft.

Sicher werden Deine Kinder —
— Hältst Du sie auch noch für Sünder —
„Masda's" Segen noch erkennen
Und sich „Masdasnaner" nennen.

Dieses ist — wir wissen's alle —
Immer und in jedem Falle
Deiner Seele stetes Streben,
Uns zur Wahrheit zu erheben.

Diese Wünsche, auch die andern,
Die das Herze heut durchwandern,
Sollen jetzt, das wünsche ich,
Möglichst bald erfüllen sich.

Wär ich bei Dir, würd ich suchen
Im Büfett Geburtstagskuchen.
Doch da ich in Klausdorf bin
Schickst Du einfach welchen hin.

Jetzt, nachdem erwähnt die Torte,
Ganz zum Schluß noch wen'ge Worte:
Wie Du weißt, bin ich kein Dichter,
Du — Gott Dank — kein strenger Richter.
Darum konnte ich es wagen,
Meinen Glückwunsch herzusagen
In der Verse flüss'gem Stil.
Aber schon ist es zuviel.

Darum mach ich schleunigst Schluß,
Aufs Gesicht 'nen Glückwunschkuß
filius tuus

Maximus.

Berlin, den 17. 10. 14. Besten Dank für Deine Sendung. Die wollnen Socken sind für jetzt noch zu dick, ich habe nicht nur an den Füßen, sondern am ganzen Leichnam geschwitzt. Die Schokolade „Fürs Feld" schmeckte auch im Bett ganz gut, da es nämlich ein „Feldbett" war. Wir sind schon wieder in Berlin. In Klausdorf haben wir „Betrieb" geübt, d. h. Eisenbahnbetrieb auf der Feldbahn. Das ist eine ganz harmlose Sache.

Am Donnerstag ist wieder eine neue Kompanie fürs Feld zusammengestellt worden. Ich habe mich beim Adjutanten melden lassen und mich erkundigt, warum ich nicht dabei sei. Oberleutnant K. sagte: „Ja, Sie sind doch Jahrgang 1911/12, ich habe noch Herren vom Jahrgang 1896/97 da, also sind Sie noch lange nicht an der Reihe." Ich klärte ihn daraufhin auf, daß ich als Degenfähnrich ohne weiteres der Dienstälteste unter den Feldwebeln sei. „Ach Gott, ja, das stimmt, daran habe ich nie gedacht", sagte er, „nun, da werde ich Ihnen bis zur nächsten Einteilung fürs Feld einen Posten verschaffen, mit dem Sie zufrieden sein werden." — Richtig, am Abend stand im Befehl, daß ich zum Offizierstellvertreter ernannt und zur 1. Kompanie versetzt sei. Der Erfolg ist der, daß ich unmittelbar hinter unserem Oberleutnant rangiere (weil wir keinen Leutnant haben) und als Kompanieführer nun früh mit „meiner" Kompanie als Selbstherrscher exerziere.

Zum Leutnant kann ich hier nicht befördert werden, weil dies nur bei mobilen Truppenteilen möglich ist.

Da mit dieser Ernennung zum Offizierstellvertreter auch der Vorteil verbunden ist, daß ich nun monatlich 110—120 Mark bekomme, so war das zweifellos ein Grund, sich einen Hund anzuschaffen, und das habe ich auch getan. Ich habe mir „Tyras" gekauft, eine deutsche Dogge (wie Bismarck hatte), feldgrau, so groß, daß er mit dem Kinn gerade auf den Tisch reicht, etwa $1^1/_2$ Jahre alt, auf den Mann dressiert, ein liebes Tierchen. Gestern bin ich mit ihm von $2{,}30^0$ bis 7^0 Uhr im Grunewald herumgelaufen. Er ist sehr gelehrig und hat Instruktionsstunde sehr gern. Der ganze

Kerl kostet mich 6 Mark. Ich habe ihn aus dem Tierasyl. Weil ich nun nicht wußte, wie er heißt, habe ich einfach von Tierasyl das „yl" weggelassen, so heißt er nun Tieras, oder richtiger „Tyras".

27. 10. 14. ... Ich habe jetzt mit meiner Kompanie etwas mehr Dienst. Von 8^0—11^0 und 2^0—5^0. Meist ist sogenannter „technischer Dienst". Es ist entsetzlich öde. Das Reiten ist nun schon wieder zu Ende, da die Pferde bereits im Felde sind. Tyras war krank, Staupe, ich habe ihn gesundgepflegt. Ich wohne auch als Offizierstellvertreter und Kompanieführer weiter in der Kaserne. Ich wohne jetzt allein in der Stube. Ein Bett ist frei, in einem schläft Tyras, in einem ich. Er weiss ganz genau, daß er auf die beiden anderen nicht rauf darf. Der brave Kerl muß natürlich mit in den Krieg. Er freut sich auch schon drauf!

Dies ist der letzte Brief, den Max als „Eisenbahner" geschrieben hat. Die Inspektion der Fliegertruppen war auf sein Gesuch vom 10. 8. 14 zurückgekommen, und Anfang November wurde er zur Fliegertruppe versetzt.

Mit welcher Freude und Begeisterung er als „Flieger" in seinem neuen Wirkungskreis seine Tätigkeit aufnahm, das läßt sich nicht besser wiedergeben, als er selbst in seinen nachfolgenden Briefen es schildert.

Zur Fliegerei

Adlershof, den 16. November 1914

Was für eine große Freude Du mir mit dem letzten Paket gemacht hast, das ahnst Du gar nicht! Unter den vielen schönen Sachen, für die ich Dir herzlich danke, war auch die Beantwortung eines Gesuches dabei, das ich vor mehr als drei Monaten geschrieben hatte. Damit Du völlig im Bilde bist, muß ich auf die ersten Kriegstage zurückgreifen. In den aufgeregten Augusttagen war es mir schrecklich, noch als Zivilist herumlaufen zu müssen. Die Tatsache, in den nächsten Tagen von meinem alten Regiment einberufen zu werden, war für mich durchaus nicht feststehend, denn für eine „Betriebskompanie" war ich ohne weiteres ungeeignet, für eine „Baukompanie" hatte ich nicht annähernd das Verständnis, das nötig ist, um erfolgreich tätig zu sein.

In dieser Lage befand ich mich, als ich am 10. August gelegentlich eines Spazierganges eine Bekanntmachung las, die von der J. d. Flieg. (Inspektion der Fliegertruppen) unterzeichnet war. In dieser Bekanntmachung war gesagt, daß junge Leute, die Lust haben, als Flugzeugführer ausgebildet zu werden, sich an der unterzeichneten Stelle melden, und technisch Vorgebildete bevorzugt werden sollten. Sofort faßte ich, und ebenso auch Franz, ein entsprechendes Gesuch ab und schickte es an die J. d. Flieg. Leider blieb es unbeantwortet; soviel ich hörte, soll der Andrang zur Fliegertruppe ganz ungeheuer gewesen sein. Ich wurde dann am 20. August zu meinem alten Regiment befohlen und hörte nichts mehr von meinem Gesuch.

Da schicktest Du es mir bei Deiner letzten Sendung mit. Die Inspektion hatte darauf geschrieben: „Legt der Antragsteller noch Wert auf Ausbildung?" Ich ging mit diesem Gesuch sofort zum

Adjutanten bei der Inspektion und sagte, daß ich auch jetzt nach drei Monaten auf nichts mehr Wert legte als darauf, Flieger zu werden.

Dieser mein größter Wunsch erfüllte sich: Am 12. November 1914 wurde ich zur F.E.A. 2 in Adlershof kommandiert. Tags darauf, an einem Freitag, traf ich dort ein; und nun sitze ich hier als Flugschüler.

Also am Freitag erhielt ich Deinen Brief, und schon am Donnerstag darauf war ich Flieger. Ich war wie trunken vor Freude, endlich mein Ziel erreicht zu haben.

Am Freitag meldete ich mich bei der F.E.A. und wurde überall außerordentlich freundlich aufgenommen.

Hier bei der F.E.A. findet ein Kursus für Beobachtungsoffiziere und einer für Flugzeugführer statt. An Flugzeugführern kommen jedoch nur solche in Frage, die bereits die 1. und 2. Prüfung hinter sich haben.

Gegenüber der F.E.A. liegt die Militärfliegerschule Johannisthal. Die Schüler sind hier auf die Fabriken L.V.G. (Luftverkehrsgesellschaft), Albatros, Rumpler und Jeannin verteilt. L.V.G. und Albatros stehen an erster Stelle.

Ich bin der L.V.G.-Schule zugeteilt und bin sehr froh darüber. L.V.G. baut sehr schöne Doppeldecker, die wohl z.Zt. das Beste leisten, was Tragfähigkeit, Schnelligkeit und Steigfähigkeit betrifft.

Die zwei Tage, die ich hier bin, habe ich zwar immer beim Schulfliegen zugesehen, bin aber selbst noch nicht mitgeflogen. Herr Kempter, mein Fluglehrer, meint, es müßte zum ersten Schulflug noch ruhiger sein.

Heute überschlug sich ein Flugschüler beim Landen, so daß die Maschine mit den Rädern nach oben zeigte. Ich war entsetzt ob des Anblickes; kurz darauf stieg der Führer unverletzt unter der bös mitgenommenen „Kiste" hervor. Ältere Flugschüler sagten, das käme fast täglich vor. Also werde ich es Dir in Zukunft nicht jedesmal als besonderes Ereignis berichten. Scheinbar ist eine derartige Bruchlandung nicht annähernd so gefährlich wie sie aussieht.

Um meine Ausbildungszeit zu beschleunigen, nehme ich am Unterricht in Adlershof teil (Motorenunterricht, Flugzeugbau, Kompensieren, d. h. Gebrauch des Kompasses, Wetterkunde).

Adlershof ist Flugschule für Fortgeschrittenere. Im Fliegen selbst muß ich natürlich zu den Anfängern, also nach Johannisthal. Ich bin der einzige, der das so machen darf. Heute war ich beim Motorenunterricht. Ich gehe aber da nicht wieder hin, denn der Mann kann mir nichts Neues erzählen.

Früh um 7 Uhr beginnt der Dienst, also 6,15 Uhr aufstehen. Bis 8,30 Uhr dauert der Unterricht. Von 9—4 Uhr ist Fliegen, natürlich ist Mittag dazwischen. Dann 4,30—6 Uhr wieder Unterricht. Die Herren sind alle sehr nett hier. Der ganze Ton, die Stimmung, die mich hier umgeben, erfüllen mich mit Befriedigung. Unablässig das Surren und Knattern der Motoren, wo man hinsieht nur Motore, Autos, Krafträder, Flugzeuge aller Systeme, Luftschiffe — kurz, man steht richtig im Betrieb drin.

Ich weiß genau, daß Du mit meinem Schritt nicht einverstanden bist, daß ich nicht in Deinem Sinne gehandelt habe, wenn ich für ein wenig gefahrloses ein Leben voller Gefahr gewählt habe. Aber schließlich überlebe ich als Flieger den Krieg ebensogut wie als Eisenbahner, wenn ich einmal von der Vorsehung dazu bestimmt bin. Außerdem hat dieser Unterschied in den Ansichten einer Mutter und eines Sohnes schon immer bestanden, wie die Sage über den alten Achilles berichtet. Hoffentlich tröstet Dich aber die Tatsache, mich glücklich zu wissen.

Leider wird die Ausbildung nach Aussage meines Lehrers ziemlich lange, etwa drei Monate dauern, da erfahrungsgemäß die Monate November bis Februar für Schulflüge ungünstig sind. Also ein Vierteljahr lebe ich noch im tiefsten Frieden! Bis dahin ist der ganze Krieg vielleicht schon aus und ich komme zu spät!

Ich wohne in einem prächtigen Privatquartier bei einem jungen Ehepaar. Die Frau ist außerordentlich lieb mit Tyras, meinem großen Schoßhündchen.

Ist eigentlich Franzens kleines Auto in Ordnung? Das könnte ich hier gut gebrauchen, weil ich täglich weit zu laufen habe zwischen Adlershof (Unterricht) und Johannisthal (Flugdienst) hin und her.

Adlershof, den 20. November 1914.

Heute habe ich mehrere Aufstiege mit Lehrer gemacht. Es waren vier an der Zahl. Das Fliegen ist doch eine eigenartige Sa-

che. Der schönste Augenblick ist, glaube ich, der, in dem man sich vom Boden abhebt. Da hört plötzlich jede Erschütterung auf. Weniger schön ist das Ansetzen zum Gleitflug: Wie im Fahrstuhl. — Hoch fliegt der Lehrer beim Schulen nicht. Etwa 50 bis 80 m.

Es war heute ein herrlicher Herbsttag und deshalb ein sehr lebhafter Betrieb. Plötzlich durfte kein Flugzeug mehr starten. Der Zeppelin wurde aus der Halle gezogen und stieg nach etwa 20 Minuten auf. Noch nie sah ich ein Z-Schiff in solcher Nähe.

Er herrscht hier immer tüchtiges Leben auf dem Flugplatz; manchmal sind zehn oder mehr Apparate in der Luft, dazu noch der Schütte-Lanz und ein Zeppelin. Man sieht kaum noch nach den Dingern hin. —

Schulbetrieb

Adlershof, den 2. Dezember 1914.

Ist es ein Wunder, wenn mir als Flieger die Zeit wie im Fluge vergeht? Oder ist es noch gar nicht solange her, seit Du mir zum letzten Male geschrieben hast. Mir scheint es eine Ewigkeit zu sein. Und in der Tat sind es neun Tage her; und wenn das gesetzte Alter neun Tage lang nicht schreibt, so ist das mindestens ebenso schlimm, als wenn die leichtfertige Jugend neun Wochen lang nicht zur Feder greift. Übrigens, Du brauchst Dich wirklich nicht zu sorgen, wenn einmal längere Zeit hindurch Nachricht von mir ausbleibt, denn erstens: ist keine Nachricht grundsätzlich gute Nachricht, und zweitens: würdest Du „im Falle eines Falles" sofort durch meine Dienststelle benachrichtigt werden. Du brauchst Dich aber nicht zu sorgen, man ist im Flugzeug mindestens so sicher wie in einem Klubsessel zu ebener Erde, dabei zehnmal wohliger.

Dank dem guten Wetter der letzten Tage ging das Schulen munter vorwärts. Zwanzigmal bin ich nun schon in die Luft gestiegen. Ein Wachsen meines Könnens verspüre ich leider noch nicht. Seit dem sechsten Aufstieg steuere ich selbst. Die Sache ist durchaus ungefährlich und nicht so schwer, wie ich gedacht hatte. Nur beim Landen muß man sehr aufpassen. Ob ich bei der Fliegerei bleibe, kann ich heute natürlich noch nicht sagen. Das

Fliegen ist großartig. Von Unsicherheit keine Spur. Im Auto ist es viel aufregender. Diese herrliche Ruhe in der Luft — und — kein Schutzmann! Ich habe das Steuer ziemlich zeitig bekommen, manche bekommen es erst nach dem 12., 14., 15. Aufstieg.

Du fragst, warum wir beim Schulen so tief, nur 50 m hoch, fliegen? Ich glaube, der Hauptgrund ist, durch langes Steigen in mehreren Runden nicht unnötig Zeit zu verlieren, sondern möglichst oft Gelegenheit zu nehmen, das Landen zu üben, weil dies das Schwierigste ist. Höher als zu Anfang fliegen wir beim Schulfliegen nie. Das hat auch gar keinen Zweck, denn es ist ganz Wurscht, ob Du in 50 m oder 500 m rumgondelst; es ist im Gegenteil in größerer Höhe manchmal besser, denn wenn der Apparat in 500 m Höhe einmal abrutscht, so hat man genügend Zeit, ihn wieder gerade zu richten, bevor man stürzt, aber aus 50 m Höhe ist die Zeit so kurz, daß zum Handeln wenig Zeit bleibt. Ein Fall aus 500 m Höhe dauert aber 10 Sekunden, also hat man völlig Zeit genug, um einmal „Heil Dir im Siegerkranz" zu singen und ein „Hoch auf S. M." auszubringen.

Die Leute bleiben meistens in den Apparaten sitzen, wenn diese futsch gehen, und steigen aus, wenn sie futsch gegangen sind, kommen zur Fabrik und melden: „Hin ist hin, weg ist weg, futsch ist futsch" — dann singen sie das schöne Lied: „Einmal hin, einmal her (auf dem Platz), ringsherum das ist nicht schwer (über dem Platz)", und wenn sie abgestürzt sind, so singen sie weiter: „Noch einmal das schöne Spiel, das uns gar so gut gefiel." —

Ganz glatt wickelt sich der Schulbetrieb doch nicht immer ab. Gestern sind zwei zu Tode gestürzt, Du wirst es wohl in der Zeitung gelesen haben. Augenzeugen sagen, der Führer habe den Fehler gemacht, den Apparat in der Kurve steigen zu lassen, dadurch soll die Maschine abgerutscht sein. Bei den meisten sonstigen Bruchlandungen gehen die Maschinen gewöhnlich verhältnismäßig wenig entzwei. Immerhin wird man schon von einem kleinen Bruch im Lernen mehr aufgehalten, als einem lieb ist. Selbstverständlich dürfen Apparate, die nicht einwandfrei in Ordnung sind, nicht geflogen werden.

Für Tyras zahle ich keinen Pfennig Steuer. Er hat eine Marke um, darauf steht: Kriegshund. Fertig.

Am Schlusse meines langen Briefes will ich nicht vergessen,

Dir für Deine Sendung meinen herzlichsten Dank zu sagen. Die Schokolade war vortrefflich, der Honigkuchen mundet ausgezeichnet zu einem Schälchen „Heeßen", der graue Schal ist schöner als der blaue. Den soll ich verschenken? Das dauert mich, denn er hat mir doch schon bei unseren herrlichen Autofahrten so vortreffliche Dienste geleistet.

Frage nur alles, was Du wissen willst, oder besser: komme her, das viele Schreiben hält so auf.

Adlershof, den 29. Dezember 1914.

Meine Reise nach Berlin war nicht angenehm. Die Abteile waren saukalt. In Riesa mußte ich fast zwei Stunden warten, in Röderau umsteigen. Um 9 Uhr war ich wieder in Berlin. Geschult wurde nicht. Es war sehr böig. An diesem Tage ist einer abgestürzt. Maschine futsch. Mann nur wenig verletzt. (Auf Jeannin-Eindecker.) Gestern ist ein Rumpler Doppeldecker abgestürzt, Beobachter tot, Führer verletzt. Heute ist schlechtes Wetter. Der Schnee ist schon wieder weg.

Ilse Boetzel schrieb, ich sollte mal hingeflogen kommen und eine Bombe werfen. Ich habe ihr daraufhin eine Fliegerbombe aus Schokolade geschickt.

Das war wieder einmal ein schönes Weihnachten! Nochmals vielen herzlichen Dank für alles. Viel erzählen kann ich heute natürlich noch nicht, da noch nichts vorgefallen ist.

Erste und zweite Prüfung

Adlershof, den 14. Februar 1915.

Nachdem ich Dir zu Weihnachten in Dresden viel erzählt habe, komme ich erst heute dazu, Dir Neues zu berichten. Nach einer Zeit schrecklich schlechten Wetters von Mitte Dezember bis Mitte Januar hatte endlich eine Reihe schöner Tage begonnen, so daß ich wieder einige kleine Fortschritte machen konnte. Nach einer ziemlich großen Anzahl von Schulflügen (54 im ganzen) ließ mich mein Lehrer am 31. Januar zum ersten Male allein fliegen. Der erste Alleinflug klappte gut, und somit war das Vertrauen auf weiteres Gelingen meiner künftigen Flüge wesentlich gestärkt. In rascher Folge erfüllte ich die nötigen Bedingungen und am

9. Februar legte ich meine Pilotenprüfung ab. Die ganze Prüfung besteht darin, daß man aufsteigt, in der Luft fünf Achten fliegt, dann an der Stelle landet, wo der Lehrer mit seiner roten Fahne steht, wieder aufsteigt, wieder fünf Achten fliegt und wieder so landet wie zuvor. Zum Schluß muß man noch einmal auf mindestens 100 m steigen und von da einen Gleitflug ausführen. Diese Bedingungen waren bald erfüllt, und ich konnte mich den Vorbedingungen zum Feldpiloten zuwenden. Es werden dazu verlangt: 20 glatte Landungen, zwei Halbstundenflüge (500 m) und schließlich die Feldpilotenprüfung selbst: Ein Stundenflug in mindestens 2000 m Höhe und ein Gleitflug aus 800 m Höhe. Ich machte gleich an einem Tage die 20 Landungen, am nächsten den ersten Halbstundenflug (650 m hoch), am dritten Tage, den 11. Februar, erst den zweiten Halbstundenflug und gleich daran anschließend die Feldpilotenprüfung. Ich stieg ununterbrochen und erreichte 2600 m Höhe, das ist die größte Höhe, die seit Bestehen der Militärfliegerschule erreicht worden ist (von einem Schüler). Statt eine Stunde bin ich eine Stunde 20 Minuten oben gewesen, und statt des Gleitfluges von 800 m Höhe habe ich einen solchen aus 2200 m Höhe gemacht. Während des Fluges hat man einen Apparat, einen sogenannten Barographen, an Bord, der genau aufschreibt, wie man steigt und fällt, in welcher Höhe man geflogen ist und wo man zum Gleitflug angesetzt hat. Dauer des Auf- und Abstieges:

1000 m nach 12 Minuten
2000 m nach 40 Minuten
2600 m nach 1 Stunde 5 Minuten
dann kurzer Abstieg bis auf 2400 m
dann 20 Minuten geradeaus geflogen,
dann Gleitflug drei Minuten aus 2200 m.

Mein Lehrer war mit der Sache recht zufrieden. — Mit der Feldpilotenprüfung war meine Zeit bei der Fliegerschule in Johannisthal beendet, und ich wurde am 12. Februar zur weiteren Ausbildung wieder zur F.E.A. 2, Adlershof, überwiesen.

Der erste Bruch

Adlershof, den 1. März 1915.

Wieder sind inzwischen zwei Wochen vergangen seit meinem letzten Bericht.

Als ich am 12. Februar nach Adlershof kam, waren schon viele Flugschüler da, die alle dasselbe Ziel, die dritte Prüfung, vor Augen hatten. Aber leider standen nur wenig Maschinen zur Verfügung, und so konnte die Ausbildung hier lange dauern. Auf vier bis sechs Wochen mußte man sich schon einrichten. Nach vierzehn Tagen, also Ende Februar, hatte ich bis auf die beiden „Kleinen Überlandflüge" alle Vorbedingungen zur dritten Prüfung, d. h. ungefähr 45 Flüge unter verschiedenen Bedingungen erledigt.

Eines Tages kam aus dem Felde ein Leutnant v. Pannewitz angereist, um für seine Abteilung zwei neue Flugzeugführer auszusuchen. Er fragte, wer die Besten wären. Sofort wurde ich als erster genannt. Als er hörte, daß ich noch keinen Überlandflug gemacht hätte, bedauerte er das sehr. Dann fragte er mich, ob ich bereit wäre, am Montag mit nach Verdun zu fahren. Ich sagte natürlich sofort zu. Schließlich hatte er aber doch Bedenken, mich ohne weiters mitzunehmen und machte es von zwei Bedingungen abhängig. 1. sollte ich ihm eine Landung aus 800 m Höhe vormachen, 2. sollte ich auf ganz schlechtem Gelände landen. Die erste Bedingung erfüllte ich zu vollster Zufriedenheit, indem ich im Gleitflug ein paar saubere Spiralen drehte. Bei der zweiten Landung bekam der Apparat von einem Dreckhaufen einen solchen Stoß, daß ich nochmal hochgeschleudert wurde und mich mit dem Apparat völlig überschlug, so daß die Räder zum Himmel zeigten. Zum Glück war ich angeschnallt, sonst wäre ich unter den Apparat zu liegen gekommen und zerquetscht worden. So aber bin ich nochmal gut davongekommen. Mir war im Augenblick des Überschlages ganz eigenartig zumute, obwohl mir doch ein Überschlag an und für sich (ohne Flugzeug) durchaus nichts Neues ist. Hätte ich nochmal Gas gegeben, so hätte sich der ganze Bruch vermeiden lassen. Während ich mich unter den Trümmern hervorarbeitete, dachte ich: Na, der Leutnant wird sich schön hüten, dich mitzunehmen, und so kam es auch. Als ich aus dem Flugzeug heraus war, mußte ich mich orientieren, dann besah ich die

Folgen meiner Landung: Propeller, Fahrgestell, linke Tragfläche waren zerbrochen, der Rumpf eingeknickt, kurz: „Kiste restlos verbraucht".

Mit meinem Kommando ins Feld war es natürlich nichts mehr. Mit wohlgemeinten Ratschlägen: „Ich solle noch fleißig Landungen üben usw." wurde ich am Startplatz empfangen. Ich war zunächst geknickt. Nun kann ich sicher noch mehrere Wochen in der Heimat sitzen! Aber so ist es: 130 Landungen habe ich glatt hinter mir, bei der 131., bei der es darauf ankommt, mache ich Bruch. Immerhin habe ich den Ruf, ein guter Flieger zu sein. Durch den Sturz hat dieser Ruf nicht gelitten. Alle trösteten mich damit, daß so etwas schon den größten Kanonen vorgekommen sei.

Nun habe ich mich wohl oder übel mit dem Gedanken vertraut gemacht, noch einige Zeit hier bleiben zu müssen. Zur dritten Prüfung habe ich noch 15 Landungen außerhalb des Platzes, zwei Flüge nach Döberitz und einen großen Überlandflug zu machen. Der große Überlandflug muß natürlich einen Flugplatz zum Ziel haben, Braunschweig geht also nicht. Es kommen in Frage: Dresden, Großenhain, Leipzig, Hannover. Meistens wird Leipzig gewählt. Nun hat wieder schlechtes Wetter eingesetzt, was wohl einige Tage anhalten wird. Immerhin hoffe ich, Mitte März fertig zu sein.

Im Flugpark

Rethel, den 14. März 1915.

Nachdem ich endlich an meinem Bestimmungsort angekommen bin und mich nun einigermaßen eingerichtet habe, will ich Dir etwas über die Begebenheiten der letzten Wochen berichten.

Am 4. März kam ein Telegramm: „Sofort zwei Flugzeugführer nach Armeeflugpark 3 in Marsch setzen." Wider Erwarten wurde ich dazu befohlen. Am gleichen Tage erfuhr ich es. Ich war ganz und gar nicht reisefertig. Über den Sinn des Wortes „sofort" im Telegramm herrschten die verschiedensten Ansichten. Die einen meinten, ich müsse schon am nächsten Tage fahren, andere sagten, das habe mindestens drei Tage Zeit.

Immerhin mußte ich mich sputen! Ich lief zum Zahlmeister, um mir das zustehende Ausrüstungsgeld auszahlen zu lassen. Der behauptete jedoch, Geld bekäme ich im Felde. Das war aber nicht richtig und erwies sich später auch als falsch, denn was nützt mir das Ausrüstungsgeld im Felde! Ich bekam aber kein Geld. Schließlich habe ich es mir von Herrn Karow gepumpt.

Nachdem ich das Geld hatte, begann eine rege Einkaufstätigkeit; auch sonst war Verschiedenes zu erledigen: Abschiedsbesuche machen, Koffer packen, Bekleidungsstücke auf Kammer empfangen, Bescheinigungen und Papiere ausstellen lassen usw.

Allmählich merkte ich aber, daß die Sache gar nicht so furchtbar eilig war, und so nahm ich mir schließlich etwas mehr Zeit.

Endlich, am Dienstag, war ich so weit, daß ich mich marschbereit melden konnte. Ich hatte die letzte Zeit in Adlershof ein famoses Leben. Ich erfreute mich in der Tat sehr großer Beliebtheit. Das gilt sowohl von meinen Vorgesetzten wie von meinen

Kameraden bzw. Untergebenen. Als ich meinen „Bruch" machte, war nichts von Schadenfreude zu bemerken, was bei anderen oft der Fall war. Als bekannt wurde (am 3. März), daß ich die Aufsicht über alle Flieger zu übernehmen hatte (in bezug auf Dienst, Anzug, Quartier, Urlaub und außerdienstliche Beschäftigung), ging ein allgemeines „Bravo" durch die Reihen. Leider kam am anderen Tage der Befehl, der mich abrief. Mein Fluglehrer und der auf dem Flugplatz den Dienst leitende Rittmeister waren voll des Lobes über mich. Als ich schon weg war, hat er mich noch vor allen Fliegern besonders gelobt, wie ich und auch Franz nachträglich hörten. Kurz und gut, ich schied in gewisser Beziehung ungern von dem Orte, an dem ich mir mit wirklich großem Interesse und viel Liebe zum Dienst eine angenehme Stellung verschafft hatte. Ein tröstlicher Gedanke war der, daß es mir auch auf meinem neuen Platze wie bisher gelingt, zur Zufriedenheit vernünftiger Vorgesetzter zu arbeiten.

Wann ich fahren wollte, wurde mir freigestellt. Um den 8-Uhr-Schnellzug nach Köln zu erreichen, fuhr ich am Dienstag von Adlershof weg. Nur ungern ließ meine Wirtin den guten Tyras ziehen. Abends fuhr ich von Berlin-Friedrichstraße in Richtung Köln ab, nachdem ich mich zuvor nochmals mit Franz getroffen habe. Der Arme hat nicht viel von seinem Urlaub gehabt. Meine Einkäufe sind ihm sicher sehr langweilig gewesen. Am nächsten Morgen um halb neun war ich in Köln, wo ich bis Mittag Aufenthalt hatte. Ich bummelte durch die Stadt und fuhr dann Richtung Herbesthal weiter (also Mittwoch mittag), kam am Nachmittag in Lüttich an, fuhr von da (am Donnerstag) weiter nach Namur, Maubeuge, St. Quentin, bis Tergnier, wo ich gegen 11 Uhr vormittags war. Fuhr weiter nach Laon, Charleville, hier Aufenthalt von nachts 1 Uhr bis 6 Uhr, dann Endfahrt bis Rethel, wo ich gegen 10 Uhr ankam. Am Freitag den 12. bin ich also angekommen. Der gute Tyras ist immer mit mir gefahren. Auf der Fahrt sah ich weniger Spuren des Krieges, als ich erwartet hatte. Nur einige zersprengte Brücken erinnerten an vorangegangene Kämpfe. Die Brücken sind aber von der Eisenbahnbaukompanie alle tadellos wieder hergestellt oder es sind neue daneben erbaut worden.

Vom Bahnhof erbat ich telephonisch ein Auto, um nach dem etwa drei Kilometer entfernten Flugpark zu gelangen. Wir fuhren

durch das arg zerschossene Rethel. Die Mitte der Stadt ist ein großer Trümmerhaufen.

Vor der Stadt steigt die Straße etwas an. Auf der Höhe linker Hand der Flugplatz, rechter Hand ein kleines weißes Schlößchen mit Park. Es dient den Offizieren als Quartier und Kasino. Folgt man der aus Rethel kommenden Straße weiter, so führt sie zunächst etwas bergab, dann wieder bergauf. In der Senkung liegt ein kleines, zerstörtes, fast verlassenes Dorf. Nur zehn alte Einwohner sind zurückgeblieben. Auf der folgenden Anhöhe liegt ein Gut, das in der Hauptsache den Mannschaften als Unterkunft dient. Ich habe im „Herrenhause" Unterkunft gefunden. Vom Schloß aus betrachtet sieht das Gut schön und malerisch aus. Die ganze Gegend, von der Aisne durchzogen, ist sanft hügelig. Soweit das Auge reicht, sind nur Wiesen und Felder, keine Wälder zu sehen.

In der Nähe macht das Gut keinen sehr günstigen Eindruck. Der Gutsherr bin ich. Ich habe auf dem Gute etwa 30—40 Mann unter mir, meistens Kraftwagenführer und Monteure. Zu unserer Abteilung gehören nämlich eine Anzahl Kraftwagen, die ich mitsamt der Bedienung zur Überwachung bekommen habe. Also etwas, was ich recht gut versorgen kann. „Mein" Gut umfaßt: ein Wohnhaus, darin mein Zimmer, Mannschaftsräume, Küche. Weiterhin vier große Schuppen, teils für Flugzeuge, teils Autos, teils Ersatzteile. Weiterhin eine Schnapsfabrik (außer Betrieb), Ställe mit zwölf Pferden, Kühen, Schweinen, Schafen und Hühnern. Schöner kann ich mir es überhaupt nicht denken, als ich es hier habe. Das Wetter ist mild, leider recht dunstig. Meine Tätigkeit ist Fliegen und Autofahren. Das erstere recht häufig, denn ich werde hier die mir noch fehlende dritte Prüfung nachholen.

Das ganze Leben hier ist recht friedlich. Nur schade, daß die Häuser böse verwüstet sind. Dieser Umstand und, daß man fortwährend Militär, viel Militär hier sieht, ist das einzige, was an den Krieg erinnert. Gestern und heute nacht hat vor Reims wieder eine tüchtige Kanonade stattgefunden. Es hörte sich wie ein fernes Gewitter an.

Meine materielle Seite kommt hier ganz und gar zu ihren Rechten. Ich sitze sozusagen mitten in den Motoren drin. Entweder ich fahre Motorrad, wovon wir drei haben, oder Auto, oder ich fliege. Wir haben hier L.V.G.- und Albatros-Flugzeuge

und Gotha-Tauben. Ich fliege eine L.V.G. Leider war das Wetter, wenngleich sehr ruhig, so doch nicht sichtig genug, um hoch zu kommen. Heute war ich bereits in 300 m Höhe derartig in den Wolken, daß ich die Erde nicht mehr sah. Bin natürlich schleunigst tiefer gegangen, denn das ist ein äußerst unangenehmes Gefühl.

Da ich Führer der Kraftwagenkolonne bin, muß ich jeden Monat eine Fahrt von mindestens 40 km machen. Wohin ich mit der Kolonne fahre, steht ganz in meinem Belieben. Ich komme nochmal darauf zurück. Ich fahre immer dienstlich Auto und Motorrad. Und wenn es eine Vergnügungsfahrt wäre, so würde immer ein Dienstauftrag damit verbunden sein. Nur wenn ich vom Schloß aufs Gut fahre (ein ganzer Kilometer), so ist das reine Privatsache. Ich will versuchen, irgendwoher ein Bild meines Gutes zu bekommen. Ich glaube, daß Du aus dem, was ich bis jetzt geschrieben habe, ein ungefähres Bild meiner Tätigkeit besitzest. Wie sehr mir diese Beschäftigung zusagt, brauche ich wohl kaum erst zu sagen.

In bezug auf Verpflegung sind wir ganz und gar aufs Kasino angewiesen, da man sich in der Stadt nichts kaufen kann. Auf unserem Tisch gibt's leider wenig Gemüse. Eine Bereicherung der Tafel durch freundliche Sendungen wäre deshalb jederzeit hochwillkommen (z. B. Büchsengemüse: Spargel, Bohnen, Pilze, Spinat). Als Beilage empfehle ich bittere Schokolade, Keks, Freiburger Brezeln, schließlich ein paar Zigaretten. Ich selbst rauche zwar nicht, aber mein Bursche, der Tyras rund und dick füttert. Jetzt hat er böse Pfoten (der Hund, nicht der Bursche), Hühnern tut er nichts (nämlich der Hund). Er fühlt sich alles in allem als Gutshund sehr wohl. Der Bursche ist ein großartiger Kerl. Ich fürchte, er verwöhnt mich. Gestern hat er mir die ersten selbstgepflückten Veilchen ins Zimmer gestellt.

Den hiesigen Mannschaften Wollsachen zu schicken, ist durchaus nicht nötig. Denn erstens ist der Winter vorbei und zweitens sind alle gut mit Decken und allem Nötigen versorgt, überhaupt in jeder Beziehung gut eingerichtet, denn die Abteilung liegt ja schon ein halbes Jahr hier. Nur Eß- und Rauchbares nimmt jeder gern an.

Während ich diesen Brief schreibe, erhalte ich Deine neuste Karte. Also neun Milliarden Kriegsanleihe! Das ist ja herrlich!

Da scheint es diesmal auch ohne mein Geld gegangen zu sein. Aber das nächstemal zeichne ich auch!

Morgen soll Prinz Oskar von Preußen zu uns zu Besuch kommen.

Heute war kein Flugwetter. Der Tag verlief sehr langweilig. Es hat sich nichts weiter ereignet, als daß Tyras rückwärts vom Sofa gefallen ist. Er war sehr erstaunt und unwillig ob dieses Sturzes.

Abends wurde eins von unseren Schweinen geschlachtet.

Das arme Schwein!

Nun sind es nur noch drei!!

Rethel, den 25. März 1915.

Nach einer Reihe schlechter Tage war am 21. März herrliches Flugwetter, so bin ich denn wieder munter geflogen, habe die Abteilungen 22 und 53 besucht und ihnen Post und Ersatzteile hingeflogen. Das Wetter war prächtig. Bin etwa 100 km geflogen.

Montag, dem 22. März, war das Wetter wieder ebenso schön. Das mußte ausgenützt werden. Um 10 Uhr bin ich aufgestiegen, um meinen Beobachter, der zur Abteilung 13 versetzt ist, dorthin zu fliegen. Wir machten absichtlich einen Umweg, um etwas länger zu fliegen. Aus der Höhe begrüßten wir die Abteilung 22 und steuerten dann zu 13. Als wir in Begriff waren, bei der Abteilung zu landen, kamen wir in deutsches B.A.Artilleriefeuer, das einem französischen Apparat galt. Erst nach langem, langem Suchen fand ich, etwa 600 m über uns, einen französischen Doppeldecker. Wir waren 1400 m, er etwa 2000 m hoch. Es war das erstemal, daß ich eine Fliegerbeschießung sah. Die Schrapnellwölkchen sahen reizend aus. Der Franzose ist dann noch bis Rethel geflogen. Wir landeten in Pont Faverger und erfuhren, daß der Franzose zwei Bomben mit dem üblichen Mißerfolg auf dem Bahnhof Pont Faverger abgeworfen hatte. Ich setzte meinen Beobachter ab und kam um 1/2 1 Uhr allein wieder im heimatlichen Hafen an.

Nachmittags stieg ich dann ins Auto, einen französischen kleinen 6/16 PS-Wagen, und trat mit meiner Kolonne eine der bereits erwähnten Übungsfahrten an. Die Strecke konnte ich mir selbst aussuchen. Sie betrug etwa 60 km. Mit den Lastwagen

ging das natürlich sehr langsam. Ich bin immer wie ein Schäferhund an der Kolonne hin und her gesaust. Ohne Stockung und Störung trafen wir 1/2 7 Uhr in Resson wieder ein. Ein Unteroffizier (meine rechte Hand), der auch die vorherigen Fahrten mitgemacht hatte, sagte, daß so glatt noch keine Fahrt vonstatten gegangen sei. Da waren des öfteren Stockungen vorgekommen. Und ich kann wohl sagen, es war höchst erfreulich, zu sehen, wie ordentlich jeder fuhr, nicht zuletzt deswegen, weil sie alle merkten, wie redlich ich mich um ein gutes Gelingen der Fahrt bemühte. Völlig durchstaubt und rechtschaffen ermüdet kam ich an.

Am 23. März regnete es bis gegen 10 Uhr. Gegen 1/2 11 kam ein Hauptmann — den Namen weiß ich nicht mehr —, um seinen Neffen, der bei uns Dienst als Kraftfahrer tut, zu besuchen. Ich führte den Gast herum und zeigte ihm Gut, Schloß und Flugplatz. Dann fuhr ich ihn mit seinem Neffen, der Urlaub erhalten hatte, im 50 PS Itala-Wagen (einem großen, geschlossenen italienischen Wagen) erst zum Schloß und dann nach Rethel. Mein Anerbieten, ihn ein Stück zu fliegen, schlug er aus: er sei Vater von vier Kindern. Nach Tisch holte ich beide wieder ab, diesmal in einem kleinen offenen Bergmann-Wagen. Auf dem Flugplatz angelangt, meinte er: „Ich kriege es sicher nicht wieder in meinem Leben angeboten zu fliegen." Ob ich ihn nicht doch noch fliegen lassen wollte, trotz Frau und Kindern. Nachdem ich jede Verantwortung abgelehnt hatte, erklärte ich mich gern bereit. Eine Stunde lang habe ich dann diesen Herrn in der Luft geschaukelt! Es war bis jetzt mein schönster Flug. In etwa 2000 m waren wir über den Wolken. Strahlend hell schien die Sonne auf die weißen, dicht geballten Wolkenmassen. Nur ab und zu sah man durch ein Wolkenloch die Erde. Es war ein herrliches Bewußtsein, im Luftmeer dahinzusegeln, ohne die Erde zu sehen, ohne von der Erde gesehen zu werden. Da plötzlich, zu unserer Rechten, stößt ein zweites Flugzeug durch die Wolken. Es ist auch ein L.V.G., wahrscheinlich stammt er von der Abteilung 22, denn nach meiner Schätzung müssen wir über dem Flugplatz von Vouziers sein. In der Tat sah ich kurz darauf durch ein Wolkenloch den Aisnefluß schimmern, an dem der Ort Vouziers liegt. Ich mache deshalb kehrt, denn von Vouziers ist die französische Stellung nicht mehr weit. Auf dem Rückfluge bemühte

sich der Herr Hauptmann, mir durch Zeichen zu verstehen zu geben, wie wunderbar großartig er den Flug finde. Nach 20 Minuten stoße ich abwärts durch die Wolken und etwa 1000 m unter uns liegt unsere Halle. Beim Gleitflug hielt sich der Herr die Ohren zu, das Brausen war ihm zu stark. Unten angekommen, ist er noch ganz überwältigt von den Eindrücken des Fluges. Es sei ihm neben seinem Verlobungstage der schönste Tag seines Lebens gewesen, und er sagte: „Dieses herrliche Schauspiel hätte ich mir beinahe entgehen lassen.“ Dann fügte er hinzu: „Ja, wissen Sie, als wir im Auto saßen, staunte ich schon, mit welcher Ruhe und Sicherheit Sie fuhren, und da dachte ich mir, dem kannst du dich auch in der Luft anvertrauen.“

Voll des Dankes schied er. Dann stieg ich nochmals auf, diesmal mit unserem neuangekommenen Beobachtungsoffizier. Wir wollten auf 1000 m steigen. In 800 m kamen wir in Regen, weshalb wir wieder hinuntergingen.

Gestern haben wir in hübscher Weise das Nützliche mit dem Angenehmen verbunden. Ein Herr mußte in dienstlicher Angelegenheit nach Charleville. Die leeren Plätze des Itala-Wagens wurden von einigen Reiselustigen, darunter auch ich, eingenommen. Wir fuhren um 12 Uhr weg und kamen 1/23 Uhr dort an. Während der Herr seine dienstlichen Angelegenheiten erledigte, sahen wir uns Charleville an. Darauf fuhren wir über Sedan nach Bazaines, um die Katakomben zu sehen. Das sind große Grüfte, in denen zahlreiche Gefallene von 1870 ihre letzte Ruhestätte gefunden haben. Sie sind nicht begraben, sondern ihre Gebeine sind aufgeschichtet, die Schädel in Reihen aufgestellt. Daß man den Gefallenen ein so würdiges Grab geschaffen hat, ist ja sehr lobenswert. Weshalb aber diese Katakomben gegen ein „pourboire“ besichtigt werden dürfen, sehe ich nicht ein.

Auf der Rückfahrt nach Rethel kamen wir auch an dem Hause von Doncherp vorüber, in dem Bismarck und der Franzosenkaiser verhandelt hatten. Es ist ein bescheidenes kleines Häuschen, das auch von diesem Kriege Spuren an sich trägt. Eine Mauer ist mehrfach durchschossen, eine Kugel hat eine auf dem Kamin stehende Vase durchschlagen. Das historische Zimmer bringt der Frau, glaube ich, ein ganz hübsches Sümmchen ein. Schließlich waren wir um 7 Uhr abends wieder zu Hause.

Zur Beantwortung Deiner Fragen: Was Prinz Oskar bei uns

macht? Nun, wir sind zwar Flieger, haben uns aber unsere Bescheidenheit alle bewahrt und laden deshalb auch ganz gern mal Menschen ein, die nicht Flieger sind. Wir sind eben sehr leutselig zu unseren Kameraden. Wir haben überhaupt fast täglich Besuch.

Was eine Brigade ist? Eine Brigade gehört zur Division, denn zwei Brigaden bilden eine Division. Der ganze Aufbau ist von oben nach unten: Das Landheer besteht aus verschiedenen Armeen.
Jede Armee besteht aus zwei Armeekorps,
jedes Armeekorps aus zwei Infanteriedivisionen (dazu noch Kavallerie, Artillerie, Pioniere, Eisenbahner, Train, Flieger, Funker),
jede Division besteht aus zwei Brigaden,
jede Brigade aus zwei bis drei Regimentern,
jedes Regiment aus drei Bataillonen,
jedes Bataillon aus vier Kompanien,
jede Kompanie aus drei Zügen.

Flugwetter war den ganzen gestrigen Tag nicht gewesen, auch heute regnet und stürmt es ununterbrochen. Ein vorzüglicher Tag zum Briefeschreiben.

Mit dem Schlußsatz Deines Briefes bin ich nicht einverstanden. Und zwar nicht ich allein, sondern die gesamte deutsche Wehrmacht. Ich meine den Satz: „Wir kämpfen nicht um den Sieg, sondern um den Frieden.“ Nein! Wir kämpfen um den Sieg, denn ohne Sieg kein Frieden. Denn, was sollten wir Deutschen machen mit einem Frieden ohne Sieg? Wie lange ein solcher Frieden dauert, zeigt die Geschichte aufs deutlichste. Ein Frieden ohne Sieg dauert höchstens sieben Jahre, während ein siegreicher Friede über vierzig Jahre dauert. Wir kämpfen also für einen siegreichen Frieden.

Nun fürchte ich, bei Dir mit diesem langen Briefe die Hoffnung genährt zu haben, das würde nun immer so sein. Also keine falschen Hoffnungen.

Die dritte Prüfung

Rethel, den 31. März 1915.

Leider bin ich einige Tage nicht zum Schreiben gekommen. Im allgemeinen hat sich nichts ereignet, abgesehen davon, daß ich

meine dritte Prüfung hinter mir habe. Im folgenden will ich Dir den Verlauf dieses Fluges kurz erzählen.

Am Sonnabend, den 27. März, um 9 Uhr, stieg ich auf, um nach Brüssel zu fliegen. Mein Beobachter, mit Karte ausgerüstet, schlug genau Nordrichtung ein. Etwa um 10 Uhr hatte ich eine Höhe von 2560 m erreicht; auf dieser Höhe flog ich weiter. Nach einstündigem Fluge wurden die Wolken, die in etwa 1000 bis 1200 m Höhe lagen, so dicht, daß wir nur ganz selten die Erde sahen. Zum Überfluß ließ auch noch der Motor nach. Der Zeit nach mußten wir bald in Brüssel sein. Ich stieß deshalb durch die Wolken hinunter auf 1200 m. Unter uns lag eine große Stadt. Das konnte Hal sein, eine Stadt südlich Brüssel. Nach einiger Zeit, nach der wir hätten Brüssel sehen müssen, ging mein Benzin zu Ende, auch der Motor ließ mehr und mehr nach. Ich entschloß mich deshalb zu einer Notlandung. Aus 1000 m Höhe fand ich ein Feld, das mir geeignet erschien; ich drosselte den Motor, ging im Gleitflug nieder und umkreiste in 100 m Höhe nochmals das Feld, um es genau anzusehen. Mit List und Tücke setzte ich den Apparat dann an die gewählte Stelle. Die Landung war glatt vonstatten gegangen. Alles war in Ordnung. Die erste Frage: Wo werden wir wohl sein? Rechts hinter uns war ein Dorf mit Eisenbahn. Das hatte ich schon von oben gesehen. Einige Bauern kamen, bald darauf Kinder, junge Burschen und Mädchen. Binnen wenigen Minuten war die Wiese voller Menschen. Von weitem hörten wir den Freudenschrei: „Il est tombé“ (Er ist abgestürzt). Er war aber nicht tombé. — In meinem besten Französisch fragte ich einen Bauern: „Le nom de ce village“ (Wie heißt der Ort?) — „Lihrsnohr“ — (so klang es) — „Combien de kilomètres jusqu'a Bruxelles“ (Wieviel Kilometer bis Brüssel) — „C'est très loin encore.“ (Dies ist noch sehr weit.) — „Quelle grande ville est située dans cette direction?“ (Welche große Stadt liegt in dieser Richtung?) [Über die ich hinweg geflogen war.] „C'est Courtrai.“ (Das ist Courtrai.) — Wir suchten Courtrai auf unserer Karte. — Ich: „Y a-t-il de l'essence ici?“ (Gibt es hier Benzin?) — „Il n'y a pas, mais à Courtrai.“ (Hier nicht, aber in Courtrai.) — „Combien de kilomètres à Courtrai?“ (Wieviel Kilometer sind es nach Courtrai?) — „Quatorze.“ (Vierzehn.) — „Y a-t-il une automobile, bicyclette, une voiture?“ (Gibt es hier ein Automobil, Fahrrad oder einen Wagen?) — „Rien du tout!“ (Nichts von allem!) — „Quelle ville est la plus prochaine d'ici?“ — (Welche Stadt liegt hier am nächsten?) — „Roubaix, dix kilomètres!“ (Roubaix, 10 Kilometer!)

Na, schließlich hatten wir so viel herausgekriegt, daß wir uns ganz gründlich verflogen hatten. Mein Beobachter hatte die Orientierung über den Wolken völlig verloren. Wir waren viel zu weit nach Westen gekommen und nur noch 20 km von Lille entfernt. Unsere Überraschung war nicht gering. Bald kamen deutsche Landstürmer und deutsche Eisenbahnbeamte an, die uns von weitem hatten landen sehen. Wir waren bei Estampuis gelandet, die nächste Bahnstation war Leers-Nord. Die Leute sagten, halb flämisch, halb französisch „Lihrsnohr“.

Ich ging zur Bahn, telephonierte nach Rethel, um den Abteilungsführer zu unterrichten, und nach Courtrai, um Benzin zu erhalten. Inzwischen waren beim Flugzeug etwa 2—300 Menschen anwesend. Wir stellten mehrere Landstürmer als Wachen auf und nahmen dann die Einladung des Ortskommandanten von Estampuis, eines Oberleutnants, bei ihm zu essen, dankend an. Um 4 Uhr waren 100 Liter Benzin da.

Schließlich waren wir um 5 Uhr fertig zum Aufstieg. Wir flogen zum Flugplatz Lille. Nach einigem Suchen fanden wir den Platz. Ich landete. Schon rollte die Maschine auf dem Boden, als sie von einer Bodenwelle wieder hochgehoben wurde. Ein Windstoß faßte sie seitlich und — knack, waren beim Aufsetzen beide Räder und eine Strebe des Fahrgestells gebrochen. Lahm lag der große Vogel auf der Wiese. Wir waren bei Abteilung 24 gelandet. Leider hatten diese keine L.V.G.-Teile. Wir mußten zu einer anderen Abteilung 5 b fahren, um die nötigen Ersatzteile zu holen. Am nächsten Tage war der Vogel schon wieder fertig. Wegen sehr starken Gegenwindes (16 m/sec) verzichteten wir jedoch auf den Rückflug und traten ihn erst am Montag an.

Lille selbst ist eine ganz hübsche Stadt, zum Teil arg zerschossen. Leider habe ich nur wenig von Lille gesehen, da ich mich mehr um die Maschine gekümmert habe. Am Montag 1/2 9 Uhr traten wir den Heimweg an. Ich bin noch nie so geschaukelt worden wie an diesem Tage. Mit großer Mühe kam ich auf 2000 m Höhe über die Wolken, wo es ruhig war. Nach zweieinhalbstündigem Fluge trafen wir in Rethel ein. Es war saukalt gewesen. Rechte

Hand ganz gefühllos. In Rethel machte ich dann noch eine schlechte Landung, jedoch ohne Bruch. Die ganze Strecke betrug in der Luftlinie 350 km, jedoch sind wir sicher 400 km geflogen. Froh, des zum Ende noch gutgelungenen Fluges, sehe ich mich im Geist schon mit dem Führerabzeichen geschmückt, das bestimmungsgemäß nach dieser sogenannten Flugmeisterprüfung verliehen werden darf.

Heute, am 31., sollte in Rethel um 5 Uhr nachmittags anläßlich des 100. Geburtstages Bismarcks ein Standbild enthüllt werden, und diese Feier will ich mir von oben ansehen. Ich bin auch darüber geflogen und mein Beobachter hat die Feier von oben aus 400 m Höhe geknipst.

Ein Erlebnis

Rethel, den 6. April 1915.

Seit meinem letzten Briefe bin ich nicht mehr geflogen. Das ist doch eigentlich unglaublich. Aber das Aprilwetter ist zu abscheulich: es regnet, schneit, hagelt, windet und sonnenscheint abwechselnd.

Am dritten Osterfeiertag hatten wir ein famoses Erlebnis. Ich war eben mit unserem Itala-Wagen, vollgepfropft mit Herren der Abteilung 13 aus „Bongt Fawärcher", wie unsere Sachsen sagen, angekommen, und wir saßen zusammen im Kasino bei einem Schälchen Doppel-Mokka, als der Ruf ertönte: „Ein feindlicher Flieger!" Wir hörten wohl eine Maschine brummen, aber an eine feindliche wollten wir des schlechten Wetters wegen nicht glauben. Der Feldwebel hatte sich schon einige Leute gegriffen und befahl: „An die Gewehre!"

Als wir auf die Straße kamen, sahen wir in der Tat einen französischen Doppeldecker in ganz geringer Höhe, etwa 250 m hoch, über unser Schloß weg in Richtung aufs Gut zufliegen. Zum Schießen war er bereits zu weit entfernt. Überm Gut drehte er um, nahm Richtung auf unseren Flugplatz und setzte zum Gleitflug an. Als wir das sahen, schossen wir natürlich nicht. Alles legte sich auf den Bauch, um nicht getroffen zu werden, falls der Feind schießen würde. Ich war plötzlich der einzige, der noch stand, denn erstens erwartete ich, daß der Mann nicht

schösse, und zweitens war mir der Boden zu dreckig. Der Franzose machte uns eine tadellose Landung vor, und als der Apparat stand, gingen wir auf ihn zu. Drinnen saßen zwei Männer, beide die Hände zum Himmel erhoben, zum Zeichen, daß sie keinen Widerstand leisten wollten. Sie wurden dann gefangengenommen und im Triumph ins Kasino geführt, wo sie zum Kaffee eingeladen wurden.

Die Sache hatte folgenden Vorgang: In Le Bourget bei Paris, glaube ich, besteht eine Flugzeugfabrik. Daraus sollte einer der fertigen Apparate, unserer Gefangener, nach Chalons s. M. fliegen, wurde aber vom Wind stark abgetrieben, und da seine Karte nur bis Reims reichte, so verlor er die Orientierung. Als er unseren Flugplatz sah, glaubte er Chalons s. M. unter sich zu haben: er hatte die Aisne mit der Marne verwechselt und so landete er, in der Meinung, auf französischer Seite zu sein. Er war nicht wenig entsetzt, als er plötzlich deutsche Soldaten vor sich sah. Widerstand zu leisten erkannte er glücklicherweise als zwecklos, so daß er sich sofort in sein Schicksal ergab. Aber seinen Schreck kann man sich leicht vorstellen. Nachdem er uns viel Interessantes erzählt hatte, wurde er nach dem Generalkommando befördert. So waren wir in den Besitz einer funkelnagelneuen Maschine, eines kleinen Caudron D.D. gekommen — c'est la guerre!

Endlich an die Front!

(Artillerieflieger vom 13. bis 25. April 1915)

Vrizy bei Vouziers, 21. April 1915.

Bevor ich auf die Fragen in Deinem Briefe eingehe, will ich Dir meine Erlebnisse der letzten Woche schildern, dadurch beantwortet sich vieles von selbst.

Es fehlen in meinem Bericht noch einige Tage in Rethel. Bis zum 11. April bin ich überhaupt nicht geflogen. Am 12. war seit langem das erstemal wieder schönes Wetter.

Schon seit einigen Tagen schwebte die Frage, ob ich zu Abteilung 10 oder 13 kommen würde. Am 12. entschied es sich nun, Abteilung 10 in Vrizy. Die Versetzung kam sehr plötzlich, weil bei Abteilung 10 ein Flugzeugführer erkrankt ist.

Um 2 Uhr stieg ich auf, um auf dem Luftwege meinen neuen Bestimmungsort zu erreichen. Bursche mit Hund und Gepäck benutzten ein Lastauto. Es ist als Anfänger nicht leicht, aus 2000 m Höhe einen Flugplatz zu finden, den man noch nicht gesehen hat. Erst nach längerem Suchen fand ich die Schuppen der Abteilung. Hier erwartete man mein Kommen schon und schoß Leuchtzeichen ab, um mir das Auffinden zu erleichtern. Ich war eben gelandet, als auch schon das Lastauto mit meinen „Angehörigen" ankam. Da der Herr, den zu vertreten ich gekommen, noch nicht abgereist war, mußte ich zunächst behelfsmäßig unterkommen. Im Kasino lernte ich die Offiziere der Abteilung kennen. Mein Beobachter war Leutnant Bißmeyer, ein früherer Artillerist, der schon seit Oktober bei der Abteilung ist. Am Nachmittag gingen wir zum Flugplatz. Er liegt auf einer Anhöhe, etwa ein Kilometer vom Dorfe entfernt und ist schon in Friedenszeiten ein Flugplatz gewesen. Die Flugzeughallen, auch schon im Frieden erbaut, beherbergen jetzt unsere Vögel.

Als wir auf dem Platz ankamen, war man schon eifrig bemüht, meine Maschine kriegsmäßig herzurichten. Man brachte ein Eisenblech unter den Benzinbehälter und unter beiden Sitzen an, ferner Kästen zum Aufbewahren der Bomben, ein Kartenbrett, einen Höhenmesser und andere kleine Scherze.

Wir hatten uns vorgenommen, noch am selben Nachmittag hochzugehen, mußten es aber wegen dieser Arbeiten unterlassen.

Erst am nächsten Tage war alles fertig und gegen 11 Uhr vormittags stiegen wir auf. Mein Beobachter wollte mir die Gegend zeigen. Wir flogen bis zu unseren Stellungen und dann diese in 2000 m Höhe entlang. Es ist erstaunlich, wie genau man jeden einzelnen Schützengraben, ja, sogar jedes Granatloch sehen kann. Das ganze Gelände ist unglaublich zerwühlt und alles zerschossen. Da lernt man erst einmal richtig beurteilen, was es heißt, den Krieg im Lande zu haben. Kein Dorf, keine Stadt sieht man mehr. Alles ist verbrannt und zerschossen. Die Gegend um Perthes sieht am schlimmsten aus.

Nach einem Fluge von $1^1/_2$ Stunden kehrten wir zurück. Bei der Landung geschah genau dasselbe wie in Lille, d. h. die vordere rechte Strebe und ein Rad des Fahrgestells knickten ein. Ich war trostlos wegen meines Miß- und Ungeschicks, aber alle Herren trösteten mich: das gehöre einmal zur Fliegerei und sei besonders bei dem schlechten Platze nicht verwunderlich. In $1^1/_2$ Tagen war der Schaden wieder behoben. Zur größeren Festigkeit hatte man die Streben, die ursprünglich hohl sind, mit Holz gefüttert. Zur bequemeren Arbeit hatte man während der Ausbesserung die Tragflächen abgenommen. Sei es nun, daß die Tragflächen nicht richtig verspannt wurden, sei es, daß die neuen Streben zu schwer waren, Tatsache war jedenfalls, daß die Kiste nicht mehr stieg. Es war nicht möglich, höher als 1500 m zu kommen. Das ist aber im Felde völlig unzureichend. Ich erhielt deshalb Befehl, mir in Rethel eine neue Maschine zu holen. Anderen Tags führten wir, mein Beobachter und ich, den Befehl aus und landeten nachmittags um 6 Uhr mit einer neuen Kiste, die doch wenigstens, wenn auch langsam, auf 2400 bis 2600 m kommt. Als ich mit der neuen Maschine landete, streifte ich mit der linken Fläche den Boden. Eine Strebe zwischen dem oberen und unteren Tragdeck sprang heraus, ein Schaden, der nach zehn Minuten geheilt war. Seitdem habe ich endlich wieder

anständige Landungen gemacht, wie auch meist zuvor. — Meine Bruchzahl ist somit auf drei und einen kleinen Knax angewachsen.

Artillerieflieger in der Champagne

Eines Tages erhielt mein Beobachter den Befehl, wir sollten Artillerie einschießen, d. h. das Schießen der Artillerie aus der Luft beobachten und die Schußrichtung bzw. Schußweite nach unseren Beobachtungen durch verabredete Zeichen, Meldungen und Skizzen verbessern. Zu diesem Zwecke mußten wir uns mit dem Führer der betreffenden Artillerieabteilung in Verbindung setzen. Wir suchten uns dazu einen schönen Vormittag aus, flogen zunächst bis zu einer näher an der Front gelegenen Fliegerabteilung. Dort aßen wir zu Mittag und fuhren dann im Auto bis Maure. Hier ließen wir uns zwei Pferde satteln und einen berittenen Führer stellen, denn mit dem Auto kommt man auf den zerschossenen Straßen nicht vorwärts. Der Führer kam uns sehr zu statten, denn ich glaube nicht, daß wir den sehr versteckt liegenden Artillerieunterstand allein gefunden hätten; außerdem kannte der Führer genau die Stellen der Straße, die unter feindlichem Feuer lagen.

Im Galopp ging es über die zahlreichen Granatlöcher weg. Nach einem zweistündigen Ritt kamen wir endlich an. Nach einer Besprechung von einer halben Stunde ritten wir zurück, auch diesmal ohne getroffen zu werden. Im Auto fuhren wir dann wieder nach dem Flugplatz, stiegen in unser Flugzeug und flogen nach Haus. Nach glatter Landung trafen wir hungrig im Kasino ein. — Seit sechs Monaten nicht mehr auf dem Pferde gesessen und jetzt plötzlich vier Stunden geritten! Ich fühlte mich wie zerschlagen und kam zu dem Ergebnis, daß Fliegen eben die einzige standesgemäße Beschäftigung ist.

Am nächsten Tage begannen wir damit, die 2. Abteilung des Art.-Reg. 99 einzuschießen. Dies geschieht durch Leuchtkugeln, die so hell brennen, daß sie bei Tage zu sehen sind. Das Einschießen haben wir jetzt jeden Tag zu tun, ein- bis zweimal täglich. — Im allgemeinen verlaufen die Flüge gut, es stört wenig, wenn man beschossen wird, nur gestern hatten wir einen unangenehmen Augenblick.

Wir waren um $^1/_2 6$ Uhr aufgestiegen und $^1/_2 7$ Uhr etwa 2200 m hoch, was genügt, um die Schüsse der Artillerie einwandfrei zu beobachten. Wir waren südlich bis Le Mesnil geflogen und sehr stark, stärker als alle Tage zuvor, beschossen worden. Ich wendete und flog auf Tahure zu. Rechts, links, über und unter uns sahen wir die niedlichen kleinen Wölkchen auftauchen. Um ihnen auszuweichen, gehe ich scharf, allzu scharf in die Linkskurve. Ich übersteuerte versehentlich die Maschine, die sofort zu rutschen begann, und mit vollaufendem Motor raste sie in die Tiefe, sich immer nach links wie ein Kreisel drehend, der Tourenzähler zeigte über 1600 Drehungen in der Minute (normal 1400). Mir kam nicht gleich der Gedanke, daß ich einen Fehler gemacht hätte, sondern ich glaubte, ein Schrapnell, dessen Platzen ich eben ganz leise gehört hatte, habe mir das Höhensteuer fortgerissen. Erst nach verhältnismäßig langer Zeit machte ich gefühlsmäßig eine Steuerbewegung (rechts Seitensteuer, volle Verwindung nach rechts), die das Kreiseln denn auch beenden ließ und auf einmal nimmt der Apparat wieder eine normale Lage ein. Also scheint noch alles in Ordnung zu sein. Ein leichter Zug am Höhensteuer, und die Maschine fängt an zu steigen. Es dauert eine Weile, bis mein Beobachter die Orientierung wieder gewonnen hat. Wir sind jetzt 1700 m hoch. In wenigen Sekunden sind wir 500 m gefallen. Im ersten Augenblick, als der Sturz begann, war ich erschrocken, aber ich sagte mir gleich, daß ich ja viel Zeit hätte, bis wir unten wären, da wir ja 2200 m hoch waren, und selbst ein frei fallender Stein braucht aus einer solchen Höhe 21 Sekunden. Nun geht das Fallen eines Flugzeuges nicht so schnell wie das eines Steines, wegen des großen Widerstandes, den die Flächen bieten. Ein Flugzeug wird eine Minute oder noch länger brauchen.

Zu Hause angekommen, freuten wir uns des kleinen Erlebnisses. Der Artilleriekommandeur, der das Kreiseln beobachtet hatte, fragte durch Fernsprecher an, ob jemand etwas zugestoßen wäre, was wir zum Glück verneinen konnten. — Am Tage vorher hatten wir neue französische Batterien erkundet. Darauf sind wir im Auto zum Generalkommando gefahren, um sie zu melden. Hierbei liefen wir gerade dem Kommandierenden General in die Arme, so daß wir ihm gleich von unserer Sache erzählen konnten (Erkundung der feindlichen Batterien). Sonst hat sich weiter

nichts ereignet. Zu tun haben wir eigentlich ganz reichlich. Heute ist Ruhetag, denn es regnet.

Vrizy, Ende April 1915.

In meinem vorigen Briefe schrieb ich Dir, daß ich vorläufig behelfsmäßig untergekommen sei. Diese Unterkunft konnte ich schon nach zwei Tagen verlassen. Jetzt wohne ich in einer niedlichen kleinen Villa, die vom Kasino fünf, vom Flugplatz zehn Minuten entfernt ist; außer mir wohnt noch ein Oberleutnant darin und unsere Burschen.

Vrizy ist nett gelegen, das Dorf selbst ist aber sehr dreckig, wie alle französischen Dörfer (auch im Frieden).

Wir sind hier 10 Offiziere: 1 Abteilungsführer, 4 Führer, 5 Beobachter. Die Herren sind alle sehr nett. Das versteht sich bei Fliegern von selbst.

Ein Tag spielt sich etwa folgendermaßen ab: Um 8 Uhr Frühstück, um 9 Uhr auf den Platz, von 10—12 Uhr Fliegen, um 1 Uhr Essen, um 2 Uhr auf den Platz, bis 4 Uhr Liebäugeln mit der Maschine, $4^1/_2$—$6^1/_2$ Uhr Fliegen. Manchmal nachmittags statt Fliegen Besprechungen mit den Artillerieleuten; dann müssen wir nach Maure auteln.

Wenn Franz als Artillerist rauskommt, kann es vielleicht zufällig mal klappen, daß wir mit unserem Flugzeug gerade die Batterie einschießen, bei der er steht.

Nun zur Beantwortung Deines Briefes vom 15. April:

Ich finde es gar nicht schade, daß ich von Rethel weg bin, es war zwar ganz nett da, aber doch schrecklich friedlich. Es war doch von vornherein klar, daß es nur eine Übergangsstation war, bis in einer Fliegerabteilung Gelegenheit war, anzukommen. — Du fragst, warum in Rethel soviel Leute waren und ob sie nicht gebraucht würden. Die liegen eben gerade dort, weil sie gebraucht werden, und die 130 Mann setzen sich zusammen aus: 60 Führern und Beifahrern von Autos, 10 Bremsern auf den Anhängewagen, 15 Monteuren, 5 Schlossern, 2 Tischlern, 3 Schreibern, 5 Mann Küchenpersonal, 10 Mann in der Schirrmeisterei, 5 Burschen, dazu 15 Unteroffiziere.

Mein Beobachter in Rethel war vollkommen Anfänger, daher das Verfliegen, wovon ich Dir am 31. März schrieb. — Selbstverständlich steuert der Führer, er hat aber als Führer noch

allerhand anderes zu tun, z. B. rechts steuern, links steuern, rechts verwinden, links verwinden, Höhensteuer geben, Tiefensteuer geben, den Umdrehungszähler beobachten, ebenso den Kompaß, den Benzinstand und den Öldruck beobachten, den Motor belauschen und auf den Apparat aufpassen. Es ist infolgedessen ganz angenehm, noch einen Menschen mit zu haben, der die Erde unten mit einer Karte vergleicht, und dann durch Handbewegung andeutet, ob man rechts oder links steuern soll, um das gewünschte Ziel zu erreichen. Einen solchen Menschen nennen wir Beobachter.

Klauenseuche war das bei Tyras nicht. Du scheinst in der „Geographie" sehr schlecht bewandert zu sein, denn sonst müßtest Du wissen, daß nur Zehengänger, niemals aber Ballentreter (wie Tyras einer ist) an Klauenseuche erkranken können. Tyras war in die Säure eines ausgelaufenen Akkumulators getreten, die ihm die Haut dann zerfressen hat.

Die Zeitungsausschnitte „Feldpost-Fliegerbriefe" habe ich alle erhalten, herzlichen Dank dafür. Es ist zwar alles dummes Zeug, was die Betreffenden da geschrieben haben, aber es macht allen riesigen Spaß, diesen Unsinn zu lesen. Aber diese schwülstigen Worte, die aus einer selbstverständlichen Handlung eine Heldentat machen wollen, passen in keiner Weise zu dem ehrbaren Handwerk der Fliegerei. — Ein Flieger fährt nicht, sondern fliegt. Er kann also keine Erkundungsfahrten, sondern nur Erkundungsflüge machen.

Für den Fall meines seligen Ablebens ist mein Bursche genau unterrichtet, was er zu tun hat.

Ich bin noch nicht dicker geworden, auch keine Backen, aber ich bin glatt rasiert und geigelt! Ohne Scheitel, die Haare sind 3 mm lang, sehe natürlich aus wie eine Klosettbürste.

Fliegerabteilung 62 — die neue Heimat

Nach einer kurzen Gastrolle von nur 13 Tagen bei der Fliegerabteilung 10, bei der er nun erstmalig die Frontfliegerei kennenlernte, wird mein Bruder nach Döberitz zu der neuaufzustellenden Fliegerabteilung 62 kommandiert.

Die Versetzung zu dieser neuen Abteilung konnte ihm, als jungen Flugzeugführer, nur angenehm sein. Denn, wie auch aus seinen Briefen hervorgeht, das Einleben in eine vollständig neue Abteilung, in der jeder erst jeden kennenlernen muß, ist einfacher, denn als Neuling in das feste Gefüge einer bereits fronterprobten Abteilung zu kommen. Selbstverständlich wurde die neue Abteilung nicht nur mit jungen Besatzungen, also Führern, die soeben erst die dritte Prüfung und Beobachtern, die kürzlich erst den Beobachterkursus hinter sich hatten und demgemäß noch keinerlei oder wie mein Bruder nur ganz geringe Fronterfahrung hatten, zusammengestellt. Es wurden der Abteilung auch alte fronterfahrene Beobachter und Führer, wie z. B. Leutnant Boelcke, der bereits sieben Monate an der Front geflogen war, zugeteilt.

Dem verträglichem Wesen meines Bruders gelang es schnell, sich die Beliebtheit aller zu erringen. Besonders aber schloß er sich schon in den ersten Tagen an Leutnant Boelcke an. Mit Boelcke verband ihn nicht nur die gleiche Liebe zur Fliegerei, sondern auch mancherlei gleiche Wesenszüge und Lebensanschauungen. Daß mein Bruder die Vorzugsstellung, die Boelcke als Friedensflieger und alter Frontflieger in der Abteilung genoß, neidlos (und als selbstverständlich) anerkannte, mag wohl dazu beigetragen haben, diese beiden über die sich bald ergebende Kampfgemeinschaft hinaus freundschaftlich zu verbinden.

Der beispiellos schnelle Aufstieg meines Bruders und damit

auch, daß die Abteilung 62 innerhalb kurzer Zeit alle anderen Abteilungen überragt, ist aber vor allem auch dem Umstande zu verdanken, daß die Abteilung unter der Führung eines alten Flugzeugführers, des Hauptmanns Kastner, stand. Bald schon wurde dieser auf den zielbewußten Flugzeugführer Immelmann aufmerksam, der über die ihm zugeteilten Aufträge hinaus jede Gelegenheit wahrnahm zu fliegen und unermütlich bestrebt war, sich die noch fehlende Fronterfahrung anzueignen.

Anhänglichkeit und Treue

Die Förderung, die Kastner schon in den ersten Wochen dem jungen Flugzeugführer angedeihen ließ, führte dazu, daß auch mein Bruder sich in der Folge unlöslich seinem Abteilungsführer und seiner Abteilung verbunden fühlte. Dieses Zusammengehörigkeitsgefühl findet in einigen rührenden kleinen Zügen seinen Ausdruck: Ab Mai 1915 wurden die im Westen stehenden Frontfliegerabteilungen durch Direktor Fokker mit den neuen Fokker-Kampfeinsitzern in der Weise versorgt, daß die bewährtesten alten Frontflieger direkt in ihren Abteilungen auf das neue Flugzeug umgeschult wurden. Jüngere Flugzeugführer dagegen mußten dazu auf die Fokkerschule nach Schwerin. Im Juni 1915 kam Fokker auch zur Abteilung 62. Schon in den nächsten Wochen, als mein Bruder beiseite stehend, täglich mit ansehen mußte, wie Fokker mit Boelcke auf der Schulmaschine flog, erkannte er, was mit dieser Neuschöpfung Fokkers fliegerisch anzufangen war. Da mag der Wunsch, auch so einen kleinen beweglichen Vogel fliegen zu dürfen, in ihm übermächtig gewesen sein. Da er aber als junger Flugzeugführer nach Schwerin auf Kampfeinsitzerschule gemußt, und dies die Trennung von Abteilung und Abteilungsführer bedeutet hätte, so unterließ er ein entsprechendes Gesuch.

Dieser Verzicht meines Bruders fand dann fünf Wochen später dadurch seine Belohnung, daß ihm sein Hauptmann nach nur einem kurzen Orientierungsflug mit Boelcke, bereits einen Alleinflug auf Fokker gestattete, mit dem sensationellen, einzigdastehendem Ergebnis, daß es meines Bruders Flugkunst und Zähigkeit bereits am nächsten Tage gelang, im Luftkampfe mit drei Engländern einen davon auf diesem Fokker abzuschießen.

Aber auch von seiten seines Abteilungsführers erfahren wir später aus einem Briefe meines Bruders einen ähnlichen, stärkeren Beweis der Verbundenheit, wenn er berichtet, daß Hauptmann Kastner entschlossen sei, sofort von der Fliegerei wegzugehen, „falls Immelmann von seiner Abteilung versetzt würde!"

Bei einer Feldfliegerabteilung war innerhalb der Flugzeugbesatzungen ein dauernder Wechsel. Mein Bruder aber war bei Abteilung 62 der ruhende Pol. Von den Flugzeugbesatzungen, die am 13. Mai 1915 mit Hauptmann Kastner ins Feld gezogen waren, ist nach zehn Monaten nur noch er bei der Abteilung. Jedoch am 13. Juni 1916 schlägt auch für ihn die Abschiedsstunde von seiner liebgewordenen Abteilung 62, seiner neuen, seiner letzten Heimat. Die Abteilung zieht an die Ostfront, meinen Bruder als Führer einer selbständigen Kampfeinsitzerformation in Douai zurücklassend. — Zugleich bedeutet dies aber auch die Trennung von seinem Abteilungsführer, Hauptmann Kastner. Trotz des Unterschiedes der dienstlichen Stellung und des Alters haben die gemeinsam verlebten Monate eines an erfolgreicher Arbeit überreichen Lebensabschnittes eine tiefe innerliche Verbundenheit dieser beiden Männer herbeigeführt, wofür der nachfolgend wiedergegebene Brief Hauptmann Kastners an meine Mutter ein ergreifendes Zeugnis ablegt:

den 19. Juli 1916.

Sehr verehrte gnädige Frau!

Wenn ich jetzt nach vier Wochen endlich den Mut fasse, Ihnen zu schreiben, so will ich sicher nicht versuchen, Sie über einen Verlust zu trösten, dessen Größe ich vom Standpunkt des Vaterlandes, der Fliegerei kaum erfassen, vom Standpunkt der Mutter niemals ahnen kann. Daß ich erst heute zu diesem Brief komme, hängt mit den Kriegsereignissen zusammen, die der alten Abteilung 62 und besonders mir gerade in der letzten Zeit unerhörte Veränderungen gebracht haben.

Ich weiß nicht, gnädige Frau, ob Ihr Herr Sohn Sie unterrichtet hat, wie ich zu ihm stand, wie stolz ich auf ihn war, und wie glücklich ich war, daß ich seine ruhmreiche Laufbahn so miterleben durfte. Der Schmerz über seinen Heldentod, der nicht größer und ehrlicher sein kann, wenn ich meinen besten Freund verlöre, hat mich vielleicht auch abgehalten, da Worte zu gebrauchen, wo die Empfindung sich nicht wiedergeben läßt.

Es war ein eigenartiges Gefühl, als ich mich am 14. Juni abends von meiner Perle, die mir nur Freude und Ehre gemacht hatte, von dem Bürschchen, so nannte ich ihn immer wegen seiner jugendlichen Frische, seinem Draufgängertum, das gepaart war mit einem wahrhaft kindlichen Gemüt, verabschiedete. Es mag wie eine Vorahnung gewesen sein, daß ihm der Abschied besonders schwer wurde, und auch ich konnte mich des Eindrucks nicht erwehren, daß ich das Beste meiner Abteilung, den Ruhm, zurücklassen mußte.

Es verging kein Tag seit diesem Abschied, und es vergeht heute noch keiner, an dem ich nicht an ihn denke, an dem ich nicht meinem jetzt sechsmal so großen Offizierkorps wie dem der Abteilung 62 von seinem Leben erzähle und ihn als „den Flieger" hinstelle, der Unerhörtes geleistet und mit seiner Pflichttreue, seiner Passion, der Fliegerei neue Bahnen gewiesen hat. So lebt er weiter unter uns, und für den menschlichen Verstand bleibt als einziger Trost, daß er sich die wahre Unsterblichkeit durch seine schöpferischen, d. h. bisher noch nicht dagewesenen Taten errungen hat. Seine Bilder, die er mir geschenkt, die vielen Andenken, die ich an ihn durch meine alte Abteilung habe, bilden für mich jetzt meine Kleinodien, an denen ich mich erfreue, wenn ich ganz allein in meinem Zimmer sitze und an die unvergeßlichen Stunden denke, in denen ich mit Ihrem Herrn Sohn zusammengesessen und mit ihm über Dienstliches, Außerdienstliches, Menschliches und Allzumenschliches gesprochen habe. Ich hatte manchmal das Gefühl, als ob ich einen jüngeren Bruder ins Leben führen dürfte. So glaubte ich mit Ihrem Herrn Sohn zusammenzuleben und zu arbeiten; ich weiß es nicht, aber ich hoffe es, daß er ähnlich dachte. Daß ich unter diesen Umständen mit Ihnen fühle, gnädige Frau, soweit es überhaupt möglich ist, dessen können Sie versichert sein.

Mit der Bitte, mich Ihrer Frau Tochter zu empfehlen, der ich in gleicher Weise mein aufrichtigstes Beileid ausspreche, bin ich mit den besten Empfehlungen

Ihr

sehr ergebener

gez. Kastner.

Aufstellung der Abteilung 62

Berlin, den 6. Mai 1915.

Meines Bleibens bei der Abteilung 10 in Vrizy war nicht lange. Ende April kam der telegraphische Befehl: Die Abteilung kommandiert sofort einen D.D.-Flieger nach Döberitz. Am 28. April kam ich in Döberitz an und erfuhr, daß eine neue Abteilung auf L.V.G.-Doppeldeckern aufgestellt wurde, zu der ich kommen sollte. Die neue Abteilung trägt die Nummer 62. Ihr Führer ist Hauptmann Kastner, ein Mann, der sich schon durch zahlreiche Flüge im Frieden einen Namen erworben hat. Von den sechs Flugzeugführern sind zwei Offiziere, Oberleutnant Franceson und Leutnant Boelcke, dann sind noch drei Gefreite. Unter den Beobachtern ist auch ein alter Flieger, Hauptmann Ritter, dann noch ein Artillerist, ein Dragoner, ein Husar, ein Leibhusar und schließlich Leutnant von Teubern, mit dem ich schon im Kadettenkorps zusammen war.

Am 5. Mai war alles fertig, die Maschinen in Ordnung, Automobile vollzählig vorhanden, der Mannschaftsbestand vollzählig. Von Tag zu Tag warten wir auf den Befehl ins Feld zu kommen.

Die junge deutsche Luftwaffe; ein Blick vorwärts und rückwärts

Es erscheint zweckmäßig, da nun die Tätigkeit meines Bruders an der Front einsetzt, zum restlosen Verstehen des Inhaltes seiner Briefe einen Überblick über das Kriegsgeschehen, insbesondere über die Entwicklung der Kriegsfliegerei zu geben.

Es war jetzt die Zeit, da Joffre den dritten Versuch unternahm, mit Hilfe des im Winter 1914/15 ausgebildeten Jahrganges 1915 die eiserne Umklammerung durch das deutsche Heer in einer gewaltigen Offensive zu sprengen. — Diese Offensive wird als Durchbruchsschlacht bei Arras und La Bassée bezeichnet. Zunächst hatte es der Gegner auf die Lorettohöhe, auf die heißumkämpfte Zuckerfabrik Souchez, weiterhin aber vor allem auf die Eisenbahnlinien hinter der deutschen Front mit den Eisenbahnknotenpunkten Lille, Douai und Vouziers abgesehen.

In diesen Brennpunkt der Kriegshandlungen im Westen wurde die Fliegerabteilung 62 mit Douai als Flugplatz eingesetzt.

Die Luftkampflage war für die deutschen Flieger noch fast gleich ungünstig, wie in der Winterschlacht in der Champagne, d. h. der Gegner beherrschte nahezu den Luftraum über dem Kampfgebiet.

Wenn nun auch die Zurückgewinnung der Luftherrschaft wesentlich auf die Taten meines Bruders, Boelckes und anderer kampffroher deutscher Flieger zurückzuführen ist, so hängt dies aber auch mit der Entwicklung der deutschen Kriegsfliegerei zusammen. Diese konnte besonders jetzt einen großen Aufschwung nehmen, da die Oberste Heeresleitung (O.H.L.) nunmehr endlich begonnen hatte, Lehren aus großen Unterlassungssünden zu ziehen.

Der Ursprung der deutschen Unterlegenheit zur Luft, der sich unstreitig bereits bei Beginn des Stellungskrieges geltend machte, liegt schon in der unterschiedlichen Entwicklung der deutschen und der französischen Friedensfliegerei.

Entwicklung der Luftwaffe

Die außerordentlich günstigen Fortschritte im Bau unserer Luftschiffe — Zeppelin, Parseval usw. — hatte unsere Heeresverwaltung zu einer Überschätzung der Luftschiffe und gleichzeitiger Unterschätzung der Flugzeuge für die Kriegsführung geführt, so daß bei Kriegsausbruch die deutsche Militärfliegerei aus den Kinderschuhen noch nicht herausgekommen war. In Frankreich dagegen war die Entwicklung gerade umgekehrt verlaufen. Infolgedessen trat Frankreich bereits mit einer wohlorganisierten Fliegertruppe in den Krieg ein, so daß an der Westfront den etwa 200 deutschen Flugzeugen etwa 600 alliierte Flugzeuge gegenüberstanden.

Trotzdem die überraschend guten Erkundungsergebnisse der deutschen Flieger während des Vormarsches der O.H.L. über den Wert einer guten und starken Fliegertruppe die Augen geöffnet hatten, verhinderte eine weitgehende Zersplitterung in der Befehlsgewalt über die Fliegerverbände straffe organisatorische Maßnahmen, die allein die nötige Hebung der Kampfkraft der Fliegertruppe verbürgt hätten. — Erst die Lehren der Winterschlacht in der Champagne, in der die Armeeführung infolge der Unterlegenheit der deutschen Luftwaffe nahezu auf die Lufterkundung — sehr zum Schaden der Landstreitkräfte — hatte verzichten müssen, führte wenigstens dazu, daß die junge Luftwaffe aus dem Verbande der Verkehrstruppen (Eisenbahner, Kraftfahrer usw.) losgelöst und im März 1915 der Leitung eines Einzelnen unterstellt wurde. Mit dieser Leitung wurde unter dem Titel eines „Feldflugchefs" der Major im Generalstabe Thomsen betraut. Innerhalb der Grenzen, die ihm durch den Partikularismus gezogen waren, der trotz des bitteren Kriegsgeschehens munter blühte, glückte es diesem weitschauenden, tatkräftigen Manne, der schon in Friedenszeiten die Bedeutung der Luftwaffe für eine künftige Kriegsführung voll erkannt hatte, eine straffe Organisation der Luftstreitkräfte zu schaffen und bestehende Fehler auszumerzen. Dies ermöglichte dann, trotz andauernder beträchtlicher zahlenmäßiger Unterlegenheit, in den jeweiligen Hauptkampfgebieten der O.H.L. die deutsche Luftherrschaft zu sichern.

Neben organisatorischer Neuordnung, der Gliederung der Fliegerverbände, Schaffung einer zentralen Befehlsgewalt über die Fliegerverbände einer Armee, den Stabsoffizier der Flieger, — Stofl — (den späteren Kommandeur der Flieger — Kofl —) nahm der Feldflugchef zunächst vor allem die dringend nötige Aufgabe der zweckmäßigen Bewaffnung der Flugzeuge in Angriff.

Wenn auch sowohl die deutschen wie die französischen Flugzeuge unbewaffnet in den Krieg gezogen waren, so waren in Frankreich doch schon im Frieden ausgedehnte Versuche mit Bewaffnung unternommen worden und daher treffen bereits zu Beginn des Stellungskrieges die noch vollständig unbewaffneten deutschen Flieger auf mit Maschinengewehren ausgerüstete Gegner. Ja, in der Winterschlacht in der Champagne sehen sich unsere wehrlosen Flugzeuge bereits sehr schnellen, äußerst wendigen französischen „avions de chasse" (Jagdflugzeugen) gegenüber. Diesen leichten, einsitzigen Jagdflugzeugen (Morane-Saulnier-Parasol, Nieuport usw.), die mit einem nach vorn schießenden beweglichen oder starren Maschinengewehr ausgerüstet waren, waren unsere langsamen und schwerfälligen unbewaffneten Aufklärungs-(B-)Flugzeuge eine leichte Beute. Nahezu gefahrlos konnten sich so einzelne französische Jagdflieger wie Garros, Guynemer, Dorme, Navarre, auf diesen neuen Typen durch mehrere Abschlüsse bzw. angeblich erzwungene Landungen Deutscher einen Namen machen, vor allem aber die taktische Aufklärungsarbeit unserer Flugzeuge empfindlich stören, ja zeitweilig völlig unterbinden.

Die weiter fortgeschrittene Entwicklung des französischen Kriegsflugwesens hatte auch dazu geführt, daß sich die französische Oberste Heeresleitung nicht wie die deutsche Heeresleitung nur darauf beschränkte, die Luftwaffe zur Durchführung taktischer Aufgaben (Erkundung der feindlichen Stellungen, Artillerieeinschießen) einzusetzen, sondern mit mindestens gutem moralischen Erfolg auch zu operativen Aufgaben heranzog (Bombengeschwa-

derflüge nach Köln, Friedrichshafen, Freiburg i. B., Düsseldorf). Als Abwehrmaßnahmen hiergegen hatten die Deutschen lediglich Ballon- oder Fliegerabwehrkanonen (B.A.K. bzw. Flak) zur Verfügung, und da Erfolge höchstens auf Zufallstreffer zurückzuführen waren, ein äußerst unzureichendes Abwehrmittel.

Schließlich begann sich bei den Franzosen schon Anfang 1916 eine gewisse Luftstrategie zu entwickeln, denn die französischen Jagdflieger führten den Kettenflug ein, d. h. drei bis vier Flugzeuge flogen unter einem Führer im Verband und griffen die einzeln fliegenden deutschen Flugzeuge an.

Nahezu ein Vierteljahr verging, bis auch deutscherseits mein Bruder den Anfang machen konnte, mit seinem „Kampfeinsitzer-Kommando" im geschlossenen Verbande zu fliegen, eine Kampfform, die Boelcke nach meines Bruders Tode weiter entwickelte und die Richthofen dann in meisterhafter Weise ausgebaut und vervollkommnet hat.

So stand der Feldflugchef im März 1915 hinsichtlich der Bewaffnung der Lösung einer mehr als dringlichen Aufgabe gegenüber. Tatkräftig verlangte er von der jungen deutschen Flugzeugindustrie die Schaffung dreier neuer Typen. Als Ergebnis entstand:

I. Das C-Flugzeug

Die Sitzanordnung wurde vertauscht, der Führer bekam seinen Platz vorn, hinter dem von 80 PS auf 160 PS verstärkten Motor, während der Beobachter im hinteren Sitz, der ihm den notwendigen freieren Ausblick nach hinten, oben und unten gab, mit einem auf einer Drehbühne befestigten, beweglichen Maschinengewehr ausgerüstet wurde.

Das C-Flugzeug fand als Fernaufklärungs- und Schutzflugzeug Verwendung und wurde unter den Fliegern zunächst als „Kampfflugzeug" bezeichnet. Nunmehr war die Flugzeugbesatzung nicht mehr wehrlos bei der Durchführung ihrer oft weit ins feindliche Gebiet führenden Fernaufklärungsflüge. Ebenso konnte nunmehr das wehrlose B-Flugzeug bei seinen oft stundenlang dauernden Nahaufklärungs- und Artillerieeinschießflügen vom C-Flieger beschützt werden. Zunächst wurde dies C-Flugzeug auch zur Abwehr und zum Angriff auf feindliche Bombenflieger angesetzt und zu diesem besonderen Zwecke die bestehenden zwei

Kampfgeschwader (B.A.M. und B.A.O.) einheitlich mit C-Flugzeugen ausgerüstet.

Unsere angriffslustigen Flugzeugbesatzungen nahmen nun im Vollgefühl ihrer mindestens ebenbürtigen Bewaffnung bei Durchführung ihrer Aufklärungs- oder Schutzflugaufträge, wenn immer es ging, einen gebotenen Kampf an. Infolge zahlreicher dabei errungener Luftsiege gelang es innerhalb überraschend kurzer Zeit, zunächst wenigstens die Gleichgewichtslage in der Luft wiederherzustellen.

Auch die Abteilung 62 erhielt Ende Mai ein derartiges C-Flugzeug. Wie mein Bruder in seinem Briefe schreibt, erhielt es „natürlich unser ältester und bester Flieger, Boelcke". Bei der Durchführung eines Artillerieschutzfluges gelang es einen Monat später auch auf diesem C-Flugzeug dem Leutnant von Wühlisch als Beobachter unterstützt durch die Flugkunst des Führers Boelcke, einen Gegner abzuschießen.

Weiterhin wurde von der deutschen Flugzeugindustrie geschaffen:

II. Das G-Flugzeug

Vom Feldflugchef als Bombenflugzeug gedacht, wurde dies mehrmotorige und mit mehreren beweglichen Maschinengewehren ausgerüstete Flugzeug den Kampfgeschwadern anstelle ihrer C-Flugzeuge zugeteilt. Statt ihrer wertvollen Bestimmung als Bombenflugzeuge zugeführt zu werden, wurden sie jedoch bei den Kampfgeschwadern — wahrscheinlich wegen ihrer infolge der hohen Feuerwirkung der zwei Maschinengewehre vorzüglichen Kampfkraft — wiederum, wie die C-Flugzeuge, zu Schutzflügen für die Fesselballons und zu den sogenannten Sperrflügen oder Luftwachdienst verwendet. Diese Aufgabe haben sie nicht erfüllen können, denn infolge ihrer Schwerfälligkeit sind sie trotz ihrer guten Feuerwirkung den Angriffen der beweglichen französischen Jagdflieger in nicht unerheblicher Anzahl zum Opfer gefallen. Im Laufe der Zeit wurden sie dann ihrer eigentlichen Aufgabe zugeführt und haben denn auch als Nachtbomber vorzügliche Dienste geleistet.

Als hervorragendstes Ergebnis gelang der Industrie jedoch die Schaffung der dritten geforderten Type:

III. Das E-Flugzeug

Dieser von den Fokkerwerken in Schwerin herausgebrachte kleine Kampfeinsitzer (Fokker) war die große Überraschung für unsere Gegner. Ein Umlaufmotor von 80 PS gab dem nur ca. sechs Zentner schweren Eindecker eine Geschwindigkeit von etwa 130 Stundenkilometern bei einer Steigfähigkeit von etwa 3500 m (Gipfelhöhe) in einer Stunde. Diese für 1915 überragende Flugeigenschaft war gepaart mit einer großen Wendigkeit und einer konstruktiv vorzüglichen Bewaffnung. Vorausgegangene französische Versuchsbewaffnungen wurden grundlegend verbessert: Das starr eingebaute, durch den Propellerdrehkreis nach vorn schießende Maschinengewehr wurde mit einer sinnreichen Schuß-Blockierung versehen, derart, daß beim Vorbeidrehen jeder der beiden Propellerflügel vor der M.G.-Mündung kein Schuß gelöst wurde. Schüsse in den eigenen Propeller wurden durch diese sinnreiche Vorrichtung theoretisch unmöglich gemacht.

Die ganz außerordentlichen Erfolge, die mit diesem ersten Jagdflugzeug von unseren ersten Jagdfliegern, voraus meinem Bruder mit fünf und Boelcke mit drei Abschüssen errungen wurden, waren mit Recht richtunggebend für die weitere Entwicklung des Jagdflugzeuges, also: Bei möglichst gleichniedrig bleibendem Gesamtgewicht Erhöhung der Motorleistung und Verstärkung der Feuerwirkung. Es wurde zunächst der siebenzylindrige 80 PS Umlaufmotor auf 100 PS verstärkt, dann wurde noch ein zweites starres M.G. eingebaut. Anfang 1916 wurde der Motor noch weiter, auf 160 PS, verstärkt. Dies wurde dadurch erzielt, daß man sozusagen zwei 80 PS Umlaufmotore hintereinander setzte und miteinander verband. Da hierbei am Flugzeugkörper wesentliche Veränderungen kaum vorgenommen wurden, so war das entstandene Flugzeuggebilde eigentlich nur noch ein fliegender Motor. Solange der Motor mit seinen sternförmig angeordneten zweimal sieben Zylindern seine Schuldigkeit tat und sich mitsamt dem Propeller regelmäßig 1400 mal in der Minute um seine Achse drehte, verlieh er dem mit einigen Stahlrohren daran befestigten Flugzeuge einzigartige Flugeigenschaften. Die geringste Motorstörung und dadurch bedingte Unregelmäßigkeit in der Umdrehung des Motors jedoch erforderte sofortiges Ausschalten



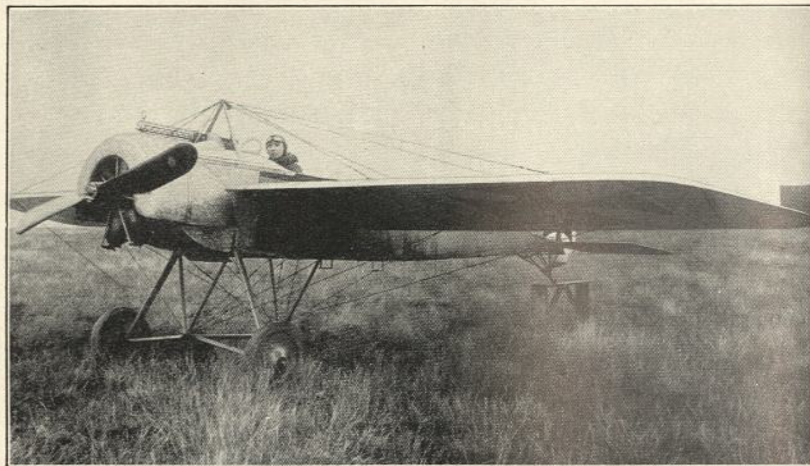
Als Flugschüler im L. V. G.-Doppeldecker
in Johannisthal 1914/15



Mit Leutnant v. Teubern vom ersten
„Luftkampf" zurück. 3. 6. 1915



Im 150 PS.-L. V. G.-„Kampfdoppeldecker"
(C-Flugzeug) im Juli 1915



Im ersten deutschen Jagdflugzeug,
dem 80 PS-Fokker E 1, August 1915

des Motors und Abbrechen des Fluges, da ohne die Motorwirkung das Flugzeug fast unfliegbar wurde. Schließlich wurde auch noch ein drittes starres M.G. eingebaut und Versuche gemacht, die Schußgeschwindigkeit zu erhöhen. Da diese geschilderte Entwicklung natürlich auch Kinderkrankheiten durchzumachen hatte, so haben die damaligen ersten Kampfflieger, welche die Neuschöpfungen zuerst zur praktischen Erprobung in die Hand bekamen, auch am meisten unter den Anfangsfehlern zu leiden gehabt, ja, mein Bruder hat diese einseitig extreme Entwicklung sogar mit seinem Leben bezahlen müssen.

Mein Bruder und Boelcke klagen öfter über Motorstörungen beim 160 PS Fokker und mancher Luftkampf hat aus diesem Grunde abgebrochen werden müssen. Weit schlimmer aber war, daß auch die zuvor erwähnte Blockierungsvorrichtung des M.G. bei dem mit zwei bzw. drei M.G.s ausgerüsteten 160 PS nicht fehlerfrei arbeiten wollte. Im März 1916 sägt sich im Verlaufe eines Luftkampfes mein Bruder die beiden Propellerflügel gleichmäßig durch Selbstschüsse mit seinem M.G. ab und er muß schnellstens landen. Wenig später brechen bei Boelcke nach einem Luftkampfe die Streben, die den Motor halten; es gelingt ihm, noch glatt zu landen. Der Grund wurde darin gefunden, daß Boelcke sich den Propeller einseitig angeschossen hatte und durch das dadurch bedingte ungleichmäßige Drehen des Motors die Streben gebrochen waren. Im Mai ereignet sich der gleiche Vorgang ebenfalls bei meinem Bruder, auch ihm gelingt es, glücklich noch zu landen. Zum dritten Male ereignet sich der gleich schwere Unfall am 18. Juni 1916 bei ihm, ein ungünstiger Verlauf indes führt zur Zerstörung des Flugzeuges in der Luft und zum Tode meines Bruders.

Kurz nach seinem Tode wird die Blockierungseinrichtung der M.G. in eine direkte Steuerung der M.G. durch den Propeller umgewandelt. Die Ladung des M.G. erfolgt nicht mehr durch den Rückstoß des Schusses, sondern die Drehbewegung des Propellers bzw. der Motorachse wurde hierzu nutzbar gemacht. Der Erfolg war, daß die Schußgeschwindigkeit sich verdoppelte und so die gleiche Wirkung eintrat, als ob sechs M.G. eingebaut seien. Gleichzeitig wurde der Umlaufmotor durch einen Standmotor ersetzt, bei dem ohne Schaden ein Propellerflügel abfliegen konnte; auch ging man vom Eindecker zum Doppeldecker über.

Doch dies ist eine spätere Entwicklung, die mein Bruder nicht mehr erleben konnte.

Keines der nachfolgenden Jagdflugzeugtypen ist jedenfalls für die deutsche Kriegsführung in der Luft von einer derart ausschlaggebenden Bedeutung gewesen wie der erste deutsche Kampfeinsitzer, der „Fokker E".

Unter der Führung von 14 ausgewählten alten Flugzeugführern (darunter Boelcke, Parschau, Althaus und Höhndorf) und als 15. des erst kürzlich an die Front gekommenen jungen Flugzeugführers Immelmann errang dieser Fokker E I innerhalb weniger Wochen — wie dies auch aus meines Bruders Briefen sehr deutlich ersichtlich wird — der deutschen Luftwaffe nunmehr die uneingeschränkte Überlegenheit in der Luft, die, mit verbesserten Fokkertypen, bis zu meines Bruders Tode auch erfolgreich verteidigt werden konnte.

Wie sehr dieses kleine, infolge seiner Unstabilität schwer zu fliegende Maschinchen gerade dem fliegerischen Können meines Bruders gelegen haben muß, zeigt ja die geradezu unglaubhafte Leistung des jungen Fliegers, daß er, ohne umgeschult zu haben, wie sonst jeder andere Fokkerflieger, am dritten Flugtage auf Fokker zum Jagdflug auf ein feindliches Geschwader startet, mit drei Engländern den Kampf aufnimmt und einen Gegner davon zur Strecke bringt, zielbewußt und zäh, dabei aller Schwierigkeiten (Ladehemmung) Herr werdend.

Die sich außerordentlich rasch einstellende völlige Vertrautheit mit seinem Fokker E 13 führt dazu, innerhalb kurzer Zeit aber auch die Nachteile, insbesonders der Bewaffnung zu erkennen, und daraus die notwendigen Schlüsse für den Luftkampf zu ziehen.

Da infolge des starr eingebauten M.G.s der Einsitzerführer mit dem ganzen Flugzeug zielen muß und nur genau geradeaus nach vorn schießen kann, nach hinten also einem Angriff völlig wehrlos preisgegeben ist, so erkennt mein Bruder sehr schnell, daß sich eine allgemein gültige Regel für den Luftkampf auf Fokker und insbesondere für den Angriff nicht aufstellen läßt. Mit seiner außerordentlichen Ruhe und Zähigkeit in Verbindung mit seiner äußersten Einsatzbereitschaft stellt er in geradezu wissenschaftlich zu nennender Weise in seinen unzähligen Luftkämpfen die bestmögliche Angriffsart für jeden gegnerischen Flugzeugtyp fest. Diese von ihm im Luftkampf zuerst angewandten Angriffsarten und dabei ausgeführten Flugfiguren sind sowohl für die Ausbildung aller Jagdflieger als auch der Kunstflieger der Nachkriegszeit richtunggebend geblieben. So wird auch heute noch eine von meinem Bruder zuerst angewandte Flugfigur, der „Immelmann turn" bei Kunstflugvorführungen gezeigt. Diese Figur, ein kurzes Hochreißen des Flugzeuges in Verbindung mit einer scharfen seitlichen Drehung, ist von meinem Bruder augenscheinlich aus seinen Luftkampferfahrungen heraus als beste Angriffsart auf einen bestimmten englischen Doppeldeckertyp entwickelt worden, denn so war der Angriff am ungefährlichsten, da der gegnerische Beobachter durch die Steuerorgane des eigenen Flugzeuges in dieser Richtung am Schießen behindert war.

Fast täglich erstattete mein Bruder dem Kommandeur der Flieger beim Stabe der VI. Armee über seine Erfahrungen in den Luftkämpfen Bericht und beide kleideten die hieraus zu ziehenden Folgerungen in die Form von bestimmten Befehlen und Anweisungen für die übrigen Kampfflieger.

Wenn auch bereits ab Ende 1916 die Jagdstaffeln nur noch im Geschwader an der Front flogen, so löste sich beim Angriff auf ein feindliches Geschwader das Ganze doch wieder — wie zu den Anfängen der Jagdfliegerei — in Einzelkämpfe auf und hierbei blieben Angriffsregeln und Durchführung oder Abbruch des Luftkampfes immer wieder so, wie dies von meinem Bruder zuerst angewandt und durch ihn festgelegt und so schließlich Allgemeingut der deutschen Jagdflieger geworden war.

Auch die weitere Entwicklung der Kampffliegerei scheint mein Bruder vorausgeahnt zu haben, denn die Schaffung eines *ersten* Kampfeinsitzerverbandes, der seiner Führung unterstellt wurde, dürfte als Ersterscheinung nicht gerade zufällig in seinem Armeeabschnitt erfolgt sein.

Wie vorerwähnt ist, waren zunächst die ältesten Flugzeugführer mit Fokkern versehen worden, dann aber bekam im Laufe des Jahres 1915 jede Abteilung der Westfront wenigstens einen Fokker. — Sogar bereits innerhalb jeder Armee waren die Fokkerflieger durch die Verteilung auf die einzelnen Fliegerabteilungen räumlich sehr weit voneinander getrennt. Bei der Meldung feindlicher Fliegergeschwader war daher ein planmäßiger Einsatz zur Bekämpfung nahezu unmöglich.

Der Stabsoffizier der Flieger der VI. Armee, Major Stempel, ein Mann, der bereits beim Friedensaufbau der bayrischen Fliegertruppe Wertvolles geleistet hatte, erkannte diesen Fehler und ergriff zur Beseitigung eine Maßnahme, die für den organischen Aufbau der Jagdstreitkräfte in der Zukunft von außerordentlicher Bedeutung werden sollte. Bereits Anfang März 1916 faßte Major Stempel von den in Douai liegenden Fliegerabteilungen die Fokkerflieger in einem „Kampfeinsitzer-Abwehrkommando" zusammen, unter der Führung meines Bruders. Damit wird er als erster Führer eines Verbandes von Jagdfliegern. Wenn es sich bei diesen, bald auf drei erhöhten Kommandos, auch noch nicht um selbständige Abteilungen gehandelt hat, so sind diese Kommandos doch als Vorstufe zu den späteren Jagdstaffeln anzusehen.

Diese Zusammenfassung der Fokkerflieger hat sich so zweckmäßig erwiesen, daß meinem Bruder am 10. Juni 1916 die Aufstellung der ersten selbständigen Kampfeinsitzer-Staffel (K.E.St.), die dem Armeeoberkommando unmittelbar untersteht, übertragen wird. Leider hat er die Aufstellung dieser ersten deutschen Jagdstaffel infolge seines acht Tage späteren Todessturzes nicht mehr durchführen können.

Noch mehr ist zu bedauern, daß infolge seines Todes die Aufstellung dieser Kampfstaffel überhaupt unterblieb. Die Bildung selbständiger Kampfstaffeln ist dann erst Ende August 1916 durchgeführt worden, sehr zum Schaden der deutschen Kampfhandlungen. Denn zu Beginn der Sommeschlacht trat der Gegner mit zahlenmäßig außerordentlich verstärkten und wohlorganisierten Jagdstaffeln unseren noch immer einzelfliegenden Jagd- und Aufklärungsfliegern entgegen, errang so binnen kurzem die Luftherrschaft, unseren Fliegern jeden Einblick ins Kampfgelände verwehrend. Schutzlos war daher unsere Infanterie und Artillerie dem Feuer der massierten feindlichen Artillerie ausgesetzt, da die ausfallende Lufterkundung eine wirksame Artilleriebekämpfung der feindlichen Batterien verhinderte.

So ist durch den Ausfall meines Bruders und den dadurch bedingten gleichzeitigen Ausfall Boelckes, der wegen dessen Tod bis Ende August auf Urlaub geschickt wurde, die bis dahin behauptete Überlegenheit in der Luft innerhalb weniger Wochen verlorengegangen. Und mehr vielleicht als alles andere zeigt diese Tatsache die überragende Bedeutung unseres ersten deutschen Jagdfliegers und wie sehr der Aufbau der Jagdfliegerei und die Geschichte der Kriegsfliegerei unlöslich mit dem Erscheinen des Fokker-E-Flugzeuges und mit dem Namen Immelmann, als seines erfolgreichsten Führers verbunden ist. Seine nachfolgenden Briefe aber, „die nüchternen Aufzeichnungen eines begeisterten Fliegers", wie er selbst einmal schreibt, geben ein klares Bild der Entwicklung der deutschen Kriegsfliegerei, insbesondere der Anfänge der deutschen Jagdfliegerei und setzen ihm ein besseres Denkmal, als Menschenhand es sonst vermöchte.

Aufklärungsflieger an der Somme

Douai, den 27. Mai 1915.

Seit 14 Tagen sind wir aus Döberitz weg. Heute kann ich endlich auf die Einzelheiten der letzten Zeit eingehen, soweit ich Dir nicht persönlich schon davon in Dresden erzählt habe.

Am 5. Mai war die neue Abteilung fertig. Die Maschinen waren in Ordnung. Automobile vollständig vorhanden, der Mannschaftsbestand vollzählig. Von Tag zu Tag warteten wir auf den Befehl, ins Feld zu kommen. Endlich am Himmelfahrtstage, dem 13. Mai, erfolgte der Ausmarsch. Wohin, wußte kein Mensch. Die Abfahrt war recht hübsch. Wir, die Wagen und die Flugzeuge waren mit Blumen und Zweigen geschmückt.

Es ist viel netter, mit einer neuen Abteilung auszurücken, denn als Neuling in eine fertige, kriegsgewohnte Abteilung zu kommen. Man fühlt sich ganz und gar zur Abteilung gehörig, wenn man die Zeit der Aufstellung, das Werden und Gedeihen der Abteilung miterlebt. — Ich kann jedoch über die Aufnahme bei Abteilung 10 nicht klagen.

Auf unserer dreitägigen Reise wurden wir gut verpflegt, und am Sonnabend kamen wir in Pont Faverger, unserem Bestimmungsort, an. Schnell waren die Autos und Flugzeuge abgeladen, die Flugzeugteile zum Flugplatz gebracht und in die von Abteilung 13, unseren Vorgängern, erbauten Schuppen gestellt. Ich suchte mein Quartier auf, das leidlich ordentlich war.

Am anderen Tage wurden die Flugzeuge aufgebaut, d. h. die Steuerteile und Tragflächen, die auf der Bahnfahrt abgenommen waren, wurden wieder angesetzt. Meine Maschine war zuerst fertig. Nach einem kurzen Probefluge, der zeigen sollte, ob die Maschine recht verspannt sei, flog ich nach Rethel, wo ich meine

Fliegerausrüstung, Decken usw. zur Aufbewahrung übergeben hatte. Abends langte ich wieder zu Hause an.

Mein Bursche war soeben mit dem Einrichten des Zimmers fertig, als der Befehl kam, daß sich die Abteilung sofort marschbereit zu machen habe, um nach Douai abzufahren. Am nächsten Morgen wurde also wieder der Koffer gepackt, die Flugzeuge abgebaut und alles verladen, so daß wir mittag um 2 Uhr wegfahren konnten. Mit gemischten Gefühlen verließen wir Pont Faverger, denn es war ein hübsches Dorf. Allerdings hatten wir kriegerisch und fliegerisch wenig zu erwarten. Anders bei Douai, denn man wußte, daß die Franzosen versuchen würden, bei Arras durchzukommen. Also bestand dort eher die Möglichkeit, sich nützlich zu machen. — Nach acht Stunden Fahrt kamen wir an, mußten aber volle vierundzwanzig Stunden vor Douai liegen bleiben, weil die Laderampe durch andere Züge besetzt war. Als auch diese Zeit vorbei war, wurde rasch abgeladen und zum Flugplatz gefahren, der etwa 4 km von Douai entfernt ist. Er ist schon zu Friedenszeiten ein Flugplatz gewesen.

Unsere Zelte waren bald aufgeschlagen. Mein Zelt war zuerst fertig, wie sich das gehört. In die Stadt zurückgekehrt, fand ich dort nach langem Umherirren, spät abends, mein Quartier. Ich wohnte bei einer alten Frau, alles war entsetzlich schmierig.

Douai ist ein kleines Städtchen, schätzungsweise so groß wie Stendal, nur so entsprechend dreckig, wie sich das für Frankreich gehört. Zur Zeit ist es sehr stark mit Militär belegt, weshalb wir alle nur mäßig gute Unterkunft gefunden hatten. Unser Bestreben war nun, bessere Quartiere und ein Kasino zu finden. Deshalb machten sich Leutnant v. Teubern, Leutnant Boelcke und ich auf die Suche.

Unser Bemühen war auch erfolgreich, wir fanden ein kleines Haus, das tadellos für zwei Herren Quartier bot, eine leerstehende Villa. — Wir holten uns den Schlüssel und siehe da, es gab ein kleines Kasino für uns, bestehend aus Schreib-, Eß- und Rauchzimmer. Im ersten Stock waren zwei große Zimmer mit Bad, im zweiten ein großes und ferner zwei kleinere Zimmer. Das große belegte ich mit Beschlag, so daß ich jetzt tadellos untergebracht bin.

Am nächsten Morgen war das Einfliegen der Maschinen bald beendet, dann waren wir dienstfrei. Wir drei gingen zusammen

in die Stadt: v. Teubern (Beobachter), Boelcke (Führer) und ich. Bald stellte sich heraus, daß wir drei sehr gut zusammenpaßten. Wir drei rauchen nicht, trinken so gut wie nie Alkohol, essen aber gern Kuchen. v. Teubern kenne ich schon seit einigen Jahren aus dem Kadettenkorps. Boelcke ist ein tüchtiger Sportsmensch auf den verschiedensten Gebieten. Er ist ein außerordentlich ruhiger und besonnener Mensch mit vernünftigen Ansichten und, obwohl seit Anfang des Krieges Flieger und schon lange Zeit bei Abteilung 13 im Felde, dank seiner Lebensweise durchaus nicht nervös. Dabei fliegt er ganz ausgezeichnet und hat schon das Eiserne Kreuz I. Klasse.

Am nächsten Tage sollten die Kriegsflüge beginnen. Ich hatte den Auftrag, mit v. Teubern zu fliegen. Um 5 Uhr standen wir auf, und um 6 Uhr waren wir flugbereit. Zwei Tage erschienen wir vergeblich auf dem Platze, da es ständig regnete. Endlich am dritten Tage war uns Petrus hold.

Die Abteilung 20, die schon lange hier liegt, hatte uns die furchtbarsten Dinge erzählt: Es sei ausgeschlossen, die französische Linie zu überfliegen, denn die französische Artillerie schösse ausgezeichnet. Unter 3000 m zu fliegen, sei unmöglich. Außerdem seien die französischen Flugzeuge alle mit Maschinengewehren ausgerüstet, weshalb man auch aus diesem Grunde nicht über die Linie könne. Ich stieg als erster der Abteilung auf und, wie ich nach meiner Rückkehr erfuhr, auch als einziger.

Als vorsichtiger Mann stieg ich auf Grund dieser Warnungen bis auf 2700 m und war aufs Schlimmste gefaßt. Die feindliche Artillerie schoß lebhaft und auch nicht schlecht. Trotz eines feindlichen Flugzeuges, das bemüht war, uns zu erreichen, erledigten wir unseren Auftrag. Mit großer Freude wurden wir bei unserer Rückkehr von der Abteilung begrüßt, als diejenigen, die das Eis der Abteilung gebrochen hätten.

Im ganzen habe ich jetzt hier sieben Flüge, zum Teil mit recht nettem Erfolg hinter mir. Teils bin ich mit v. Teubern, teils mit meinem eigentlichen Beobachter, Hauptmann Ritter, geflogen. Unsere Aufgabe ist es in der Hauptsache, die feindlichen Stellungen zu photographieren und Bewegungen beim Feinde zu erkunden. In unserem Abschnitte liegen die bekannten Orte Arras, Neuve Chapelle, Neuveville, Givenchy, Souchez. Der Flugbetrieb ist recht lebhaft, ganz der Tätigkeit an der Front entsprechend.

Vor einigen Tagen wurden hier zwei französische Apparate heruntergeschossen, und vorgestern warfen französische Flugzeuge 28 Bomben auf unseren Platz, ohne etwas zu treffen. Gestern wurde eines unserer Flugzeuge von drei feindlichen angegriffen. Es mußte ausweichen, und nach mehreren Schüssen war es gezwungen zu landen, ohne daß die Insassen wußten, wo sie waren. Groß war natürlich ihre Freude, als sie östlich Ypern, also in unserem Gebiet gelandet waren. Der Apparat war bei der Landung völlig unbrauchbar geworden. Ein Oberleutnant und ich holten die beiden im Auto ab. Der Führer war beim Landen in Schützengräben geraten, die unsere Truppen erst vor einigen Wochen den Engländern abgenommen haben.

Schon seit mehreren Wochen sind die Franzosen und Engländer bei Arras-Souchez bemüht, durchzubrechen, aber es gelingt ihnen nicht und wird ihnen auch nicht gelingen. Wohl nehmen sie einmal einen Graben, aber das geschieht mit ganz ungeheuren Verlusten. Wenn sie dazu auch Farbige nehmen, so werden sie dieses System trotzdem nicht beibehalten können. Die große Winterschlacht in der Champagne war ja ähnlich, wo sie einen Gewinn von einigen 100 m Boden mit den unglaublichsten Verlusten erkauft haben.

Daß Italien nun auch mitmacht, schadet weiter nichts. Außerordentlich erfreulich ist das Aufgeben des Dardanellen-Angriffes, die Einschließung von Przymisl oder wie das Ding heißt, die Kanzlerrede und die Lusitania-Note.

Der erste Luftkampf

Douai, den 3. Juni 1915.

Obwohl ich erst gestern einen langen Brief an Dich abgeschickt habe, schreibe ich Dir heute trotzdem schon wieder. Bei meinem gestrigen und heutigen Fluge habe ich das erstemal Schwierigkeiten gehabt. Ltn. v. Teubern war beide Male mein Beobachter. Wir waren 2500 m hochgestiegen und versuchten zuerst bei Arras über die Linie zu fliegen. Da kam uns ein feindliches, mit M.G. bewaffnetes Flugzeug entgegen. Ich drehte deshalb um und flog nördlich nach Lens, um dort die Linie zu überfliegen. Auch da kam mir ein Feind entgegen. Ich flog weiter und gerade auf ihn

los. Als der feindliche Apparat sah, daß ich weiter flog, fürchtete er wahrscheinlich, ich könnte ein M.G. an Bord haben, drehte um und flog zurück. Darauf wendete ich mich in die Richtung, die meine Aufgabe verlangte. Kaum sah der Feind das, als er schon wieder auf mich zukam. Nun flog ich wieder auf ihn zu, gleich machte er wieder kehrt. Dieses schöne Spiel wiederholte sich so lange, bis wir unseren Auftrag, das Photographieren bestimmter feindlicher Stellungen, ausgeführt hatten und unbehelligt zurückfliegen konnten.

Am nächsten Tage hatten wir einen ähnlichen Auftrag. Wir flogen über der Stellung hin, und Ltn. v. Teubern photographierte. Von weitem sah ich einen Farman-Doppeldecker, einen Feind, auf uns zukommen. Er mochte etwa 200 m höher sein als wir. Er kam immer näher und war schließlich, weil senkrecht über uns, nicht mehr zu sehen, denn nach oben ist die Aussicht durch die Tragflächen versperrt. Plötzlich hörte ich das bekannte tack tack tack des M.G.s. Rechts sehe ich in der Tragfläche kleine Löcher entstehen. Nach etwa zehn Schuß war eine kleine Pause. Inzwischen hat Teubern sechs Aufnahmen gemacht, wollte aber weiter photographieren. Jetzt geht das Schießen wieder los. Plötzlich höre ich, wie die Geschosse auf Eisen oder Blech aufschlagen. Wenn mir das Biest den Motor zerschießt, ist nichts mehr zu machen! Endlich ist Teubern fertig. Es ist ein abscheuliches Gefühl, ohne selbst schießen zu können, zu warten, bis man vielleicht getroffen wird! Jetzt wieder der Lärm, als ob jemand gegen eine Blechplatte trommelt.

Endlich ist Teubern fertig. Jetzt rasch 200 m tiefer und dann sofort Richtung Douai und unversehrt landete ich auf unserem Platze.

Nach der Landung wurden die Schußlöcher gezählt. In den Tragflächen sind etwa fünf bis sechs harmlose Schüsse. Nur einer hat den Hauptholm gestreift, ohne ihn zu zerbrechen. Durch den Bock, auf den der Motor aufgebaut ist, ist ein Schuß glatt durchgegangen. Die Blechhaube, die den Motor nach unten abschließt, sieht aus wie ein Sieb. Das ist ein Beweis, daß die Engländer Zerschellgeschosse (Dum-Dum-Munition) haben, denn es sind an der Blechhaube nur zwei Einschüsse, aber zehn bis zwölf Ausschüsse zu sehen. Die Geschosse sind also im Inneren zerschellt. — Meine Maschine ist die erste, die hier dermaßen im feindlichen Feuer zugerichtet wurde. Wir freuen uns für diesmal, gut runtergekommen zu sein.

Jetzt habe ich endlich auch mal was erlebt. — Aber nicht nur erlebt habe ich etwas, sondern auch etwas erhalten, denn heute überreichte mir unser Hauptmann unter anerkennenden Worten das Eiserne Kreuz II. Klasse.

Für heute ist das alles, was ich Dir erzählen kann.

Man bewaffnet sich

Douai, den 25. Juni 1915.

Diesmal brauche ich mich wegen meines Nichtschreibens nicht zu entschuldigen, denn, hätte ich auch noch so fleißig geschrieben, es wäre nichts angekommen, da hier seit einigen Tagen wieder Postsperre ist. Soviel ich weiß, besteht sie auch heute noch, aber ich will den heutigen Regentag benutzen, zu schreiben und zunächst Deine Fragen beantworten.

Ganz zweifellos war und ist hier fliegerisch eine der schwierigsten Gegenden, denn die Franzosen haben hier allerhand Abwehrmittel gegen Flieger zusammengebracht. Deshalb sagte uns auch Abteilung 20, die schon seit sieben Monaten hier liegt, von der Unmöglichkeit, über die feindliche Linie hinüberzufliegen. Teubern und ich waren von unserer Abteilung die ersten, die bewiesen, daß es doch möglich ist. Insofern haben wir das Eis (das Vorurteil) der Abteilung gebrochen. Jetzt ist es für unsere Abteilung durchaus nichts Außergewöhnliches, wenn eine unserer schnellen Maschinen 25—30 km hinter die Front der Franzosen fliegt. Daß in der Tat nicht viel geflogen wurde, sah man ja an Abteilung 20. Wir haben sehr viel Flüge gemacht. Bei der Abteilung hier habe ich die meisten (21 Flüge), dann Ltn. Boelcke mit 19. Aber dieser hat schon bei Abteilung 13 60—70 Flüge gemacht.

Wie Du wohl in der Zeitung gelesen haben wirst, wurde bei Douai ein feindliches Flugzeug zur Landung gezwungen. Unser Hauptmann fuhr dahin und sah, daß es ein M.G. hatte. Dies erbat er sich bei den betreffenden Leuten, die über die Beutesachen verfügten, und erhielt es auch. Nun wurde das erbeutete französische M.G. in unsere schnellste, am besten steigende Maschine,

eine sogenannte kleine L.V.G., eingebaut, und zwar nach den Angaben unseres Hauptmanns. Diese kleine L.V.G. flog Ltn. Boelcke.

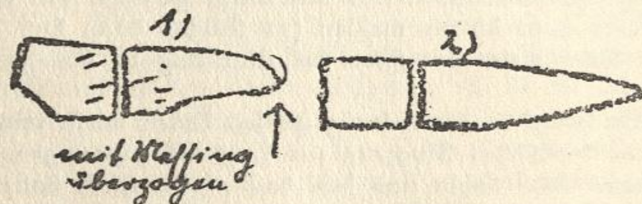
Die kleine L.V.G. macht etwa 120 km in der Stunde, steigt etwa 2000 m in 20—22 Minuten und erreicht in der Stunde 3200—3300 m. Die normale L.V.G. schafft in höchstens 40 Minuten 2000 m und in der Stunde etwa 2200—2300 m.

Nun kam eines Tages ein richtiges Kampfflugzeug, d. h. ein Flugzeug mit 150 PS-Motor, gleich von der Fabrik als Kampfflugzeug mit M.G. gebaut. Das bekam natürlich unser ältester und bester Flieger, Ltn. Boelcke. Sein bisheriges „Hilfs"-Kampfflugzeug mit dem Beute-M.G. bekam der nächstbeste, das war ich. So habe ich jetzt die kleine L.V.G., die viel schneller fliegt und steigt, aber auch etwas schwerer zu fliegen ist. Gleich am ersten Tage bin ich mit der Kiste auf 3200 m gestiegen, einige Tage darauf sogar auf 3500 m.

Das nächste, was ich machen ließ, war, daß ich das M.G. nach meinen Gedanken einbauen ließ. Das ist so nett gelungen, daß es nicht nur allgemein gefällt, sondern auf Befehl des Hauptmanns photographiert wurde und dem Stabsoffizier der Flieger als ein besonders gut gelungener Einbau eines erbeuteten M.G. vorgelegt wurde. Ich schicke Dir die Bilder mit. Insassen sind Monteure. Die Rolle ist eine Trommel, auf die ein Stahlband mit 100 Patronen aufgerollt ist. Die 100 Schuß können in zehn Sekunden rausgefeuert werden.

Wenngleich das „Hilfs"-Kampfflugzeug nur ein Behelf ist, so kann mein Beobachter doch wenigstens knallen, und das macht auf die französischen Flieger schon einen nachhaltigen Eindruck.

Ich habe schon einige Flüge auf meiner neuen Maschine gemacht. Bei unserem zweiten Fluge hatten wir einen Luftkampf,



der damit endete, daß wir landen mußten. Der Feind, der auch über ein M.G. verfügte, brachte uns einen Schuß in den Benzinbehälter bei. Im Augenblick war das Benzin ausgelaufen und ich mußte schleunigst landen. Das Geschoß habe ich mir aufbewahrt. Es ist ein französisches Kupfergeschoß, an den Seiten sieht man die Eindrücke des Gewehrlaufes. Mit der Spitze ist es auf dem Messingblech des Benzinbehälters entlanggerutscht, dadurch mit Messing überzogen und die Spitze breitgeschlagen.

Bei einem anderen Fluge hatten wir mehr Glück. Es gelang uns, zwei feindliche Flieger in die Flucht zu schlagen. Ob sie etwas abgekriegt haben, wissen wir nicht. Da wir nur die zwei Kampfflugzeuge haben, habe ich nun bedeutend mehr zu tun, denn wir müssen die anderen, die nicht bewaffnet sind, bei ihren Flügen beschützen.

In jüngster Zeit haben wir noch zwei kleine Kampf-Eindecker aus der Fabrik Fokker bekommen. Hauptsächlich um diese neuen Kampfmaschinen zu sehen, war gestern der Kronprinz von Bayern auf dem Platze und hat unsere und die Abteilung 20 besichtigt. — Direktor Fokker, der Erbauer des Kampfflugzeuges, wurde ihm vorgestellt. Dieser, sowie ein Leutnant Parschau, flogen ihm die Maschine vor und schossen aus der Luft auf die Erde. Besonders Fokker setzte uns mit seinem Können in Erstaunen.

Nachdem an der Ostfront Lemberg von uns genommen war, wurden hier abends von 10—11 Uhr alle Glocken geläutet. Es war ein eigenartiges Gefühl, als in Frankreich, im besetzten Gebiet, zu einem Siege der Deutschen die französischen Glocken läuteten.

Das wären alle Neuigkeiten.

Erfolg und Fortschritt

Douai, den 17. Juli 1915.

Zu erzählen habe ich wieder eine ganze Menge. Es ist ja auch schon eine ganze Weile her, seit ich Dir geschrieben habe.

Schon in meinem letzten Briefe erwähnte ich, daß Direktor Fokker einen in seiner Fabrik gebauten Kampfeindecker vorgeführt hat. Er ist einer der ältesten und besten Flieger. Dem habe ich sehr gut gefallen. Nicht nur in fliegerischer Beziehung, sondern auch in bezug auf meine Lebensweise, da ich nicht rauche, trinke und immer sehr zeitig nach Hause gehe. Ich bin nie länger als

bis 10 Uhr im Kasino. Eines Tages erfuhr er, daß ich nicht aktiver Soldat, sondern Ingenieur sei. Am nächsten Tage fragte er mich, ob ich nach dem Kriege in seine Fabrik eintreten wollte, zunächst als Chefpilot, später als Ingenieur, sobald ich mir die nötigen Kenntnisse angeeignet hätte. Solche Leute wie ich, brauche er, sie seien aber selten zu finden! Wir haben alles ausgemacht. Ich würde ein „Fixum" bekommen, außerdem einen Gewinnanteil an jedem von mir abgenommenen Apparat, sowie an jedem von mir ausgebildeten Schüler. Er hat sich verpflichtet (unter Zeugen), mich nach dem Kriege zu berücksichtigen, ich jedoch bin in keiner Weise verpflichtet. Wenn ich also nicht will, wird's nichts. Ist das nicht ein schöner Erfolg eines ordentlichen Lebens. Ich bin sehr froh, daß ich für den Notfall etwas Greifbares nach dem Kriege habe. — Seit einigen Tagen ist Fokker wieder fort, hat aber einen solchen Kampfeindecker hiergelassen. Diesen fliegt jetzt Ltn. Boelcke.

Die kleinen Dinger nehmen mein ganzes Interesse in Anspruch. Es sind hübsche Maschinen, sie sind leicht, schnell und beweglich. Der Führer fliegt allein. Das M.G., das durch den Propellerkreis schießt, bedient er selbst. Das Flugzeug ist nur zum Kampf gegen feindliche Flieger, nicht zum Aufklären gedacht.

Den 150 PS-Kampfdoppeldecker, der freigeworden ist, da Ltn. Boelcke jetzt den Kampfeindecker fliegt, habe ich bekommen. Damit kann ich als junger Flieger sehr zufrieden sein, das ist ja schon ein Fortschritt. Denn mit diesen Kampfmaschinen, sogenannten C-Flugzeugen, kann man über die feindliche Linie fliegen, ohne beim Herannahen eines feindlichen Fliegers das Gefühl unbedingter Unterlegenheit haben zu müssen, das man bei den anderen Maschinen, die nicht mit M.G. ausgerüstet sind, zweifellos hat. Bei den Maschinen, die ich bisher geflogen habe, war Ausreißen immer noch die beste Abwehr feindlicher Flieger. Das wird nun anders.

Die Maschine ist schon kampferprobt, denn vor einigen Tagen haben Ltn. Boelcke als Führer und Ltn. v. Wühlisch als Beobachter mit dieser Maschine einen französischen Parasol-Apparat abgeschossen. War das eine Freude in der Abteilung! v. Wühlisch bekam das E.K. I; Boelcke hatte es ja schon.

Ohne Übertreibung kann man behaupten, daß die Abteilung 62 wieder etwas Schwung in die Fliegerei bei Douai gebracht hat.

Wir haben uns großartig eingeführt, was sich erstens in Belobigungen des Prinzen Heinrich und des Kronprinzen von Bayern, des Führers der 6. Armee zeigt, als auch vor allen Dingen darin, daß unser Führer alles erreicht, was er im Interesse der Allgemeinheit fordert. So ist in der Nachbarschaft eine Abteilung, die noch auf den alten L.V.G. von 100 PS fliegen muß. Sie haben noch keine modernen Maschinen erhalten. Wie haben wir uns inzwischen verbessert! Wir sind mit sechs großen, alten L.V.G. ausgezogen. Während es bisher Abteilungen gab, die 5—10 Monate im Felde waren, ohne ein Kampfflugzeug zu bekommen, erhielten wir, nachdem wir erst vier Wochen im Felde waren, ein 150 PS L.V.G.-Kampfflugzeug. Inzwischen ist schon wieder ein L.V.G.-Kampfflugzeug unterwegs, so daß wir jetzt schließlich nur noch eine unserer alten großen L.V.G. haben. Also kann man wohl sagen, daß sich die Abteilung hervorragend entwickelt hat. Auch ich persönlich kann außerordentlich zufrieden sein, daß man mir als so jungen Flieger schon ein Kampfflugzeug anvertraut hat. Als ich in Lille einem Bekannten, der auch Flieger ist, erzählte, ich flöge ein 150 PS-Kampfflugzeug, fragte er ganz erstaunt: „Sind Sie denn der älteste Flieger in Ihrer Abteilung?" — Das bin ich nun ganz und gar nicht. Von den neun Führern unserer Abteilung sind sechs älter, nur zwei jünger als ich. (Hier ist das Fliegeralter gemeint.)

Verflogen

Am letzten Montag hatte ich ein Erlebnis, das recht unangenehm hätte werden können, das aber schließlich noch ganz gut abgelaufen ist.

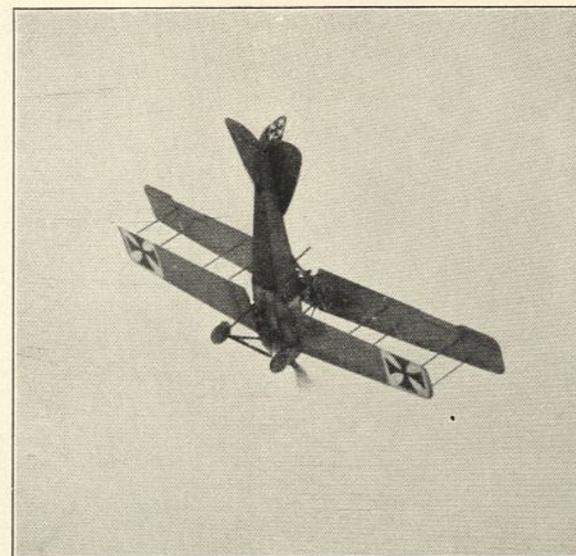
Nach einer Reparatur wollte ich auf meinem 150er L.V.G. ausprobieren, ob die Benzinzufuhr gut arbeitet, weil sie mitunter in größerer Höhe ausgesetzt hatte. Der Himmel war ziemlich bewölkt. Es herrschte starker Westwind. Ich stieg höher und höher. Nach einer Stunde war ich 3700 m hoch, die größte Höhe, die ich bis jetzt erreicht habe. Als ich runter sah, war von der Erde nichts mehr zu sehen, etwa 1000 m unter mir war eine dichte Wolkenschicht. Ich hatte während des Steigens nicht auf die zunehmende Wolkenbildung geachtet. Ich war ohne Beobachter

aufgestiegen, nur von einem Monteur als Ballast begleitet. Wo war ich?

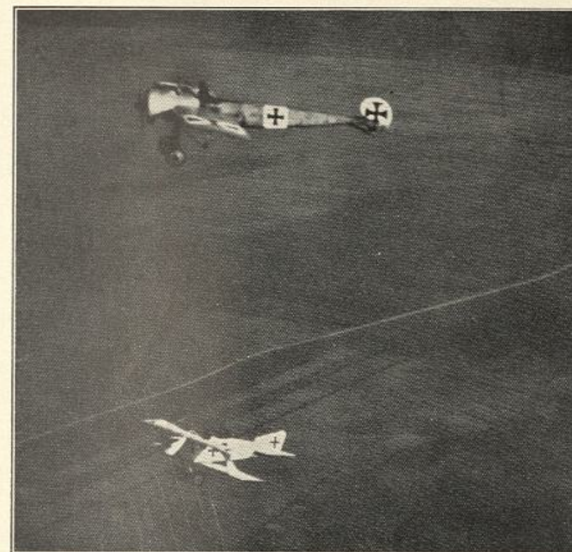
Ich kreiste noch eine halbe Stunde in der Hoffnung, die Wolken würden sich teilen, aber vergeblich. Schließlich entschloß ich mich durch die Wolken zu stoßen. Als ich unter den Wolken war, war ich noch 1200 m hoch. Das Gelände war mir völlig unbekannt. Ich versuchte es, die Gegend auf meiner Karte wiederzufinden, aber ohne Erfolg. Um mich zu orientieren, beschloß ich, da nichts Auffallendes zu sehen war, zu landen und suchte ein geeignetes Feld. Rechts unter mir lag ein riesiger, viele Kilometer langer und breiter Wald. Links erstreckte sich ein großer freier Platz. Er schien mit Kartoffeln oder Rüben bestanden zu sein. Ich setzte zum Gleitflug an und war schon bis auf 500 m heruntergekommen, als ich sehr lebhaft von Artillerie beschossen wurde. Ich gab sofort wieder Gas und stieg so schnell wie möglich; so entkam ich wunderbarerweise mit einigen Löchern in den Tragflächen.

Auf Grund der soeben erfahrenen unfreundlichen Begrüßung glaubte ich bestimmt, mich über feindlichem Gebiet zu befinden. Wo ich aber auch sein mochte, in östlicher Richtung mußte deutsches Gebiet liegen. Auf Grund dieses zweifellos weisen Schlusses flog ich in schnurgerader Linie nach Osten. Ich stieg und bald war ich wieder über den Wolken. In 2500 m Höhe überraschte mich ein Schneegestöber, so daß ich einige Zeit nichts mehr sehen konnte. Die Sonne zu meiner Rechten, flog ich geradeaus. Nach einer Stunde zerteilten sich die Wolken. Eine entzückende Landschaft war unter mir. Ich glitt auf 1200 m hinab, aber trotz der Höhe war mir die Erde schon greifbar nahe. Das Gelände glich dem Harz. Die Berge mußten ziemlich hoch sein, denn mein Höhenmesser zeigte noch 1000 m und doch war die Erde ganz dicht unter mir. Bald erkannte ich an der Bauart der Häuser, an der Abgrenzung der Wiesen, kurz an dem Charakter der Landschaft, daß ich in Belgien war. Jetzt galt es einen Landungsplatz zu finden.

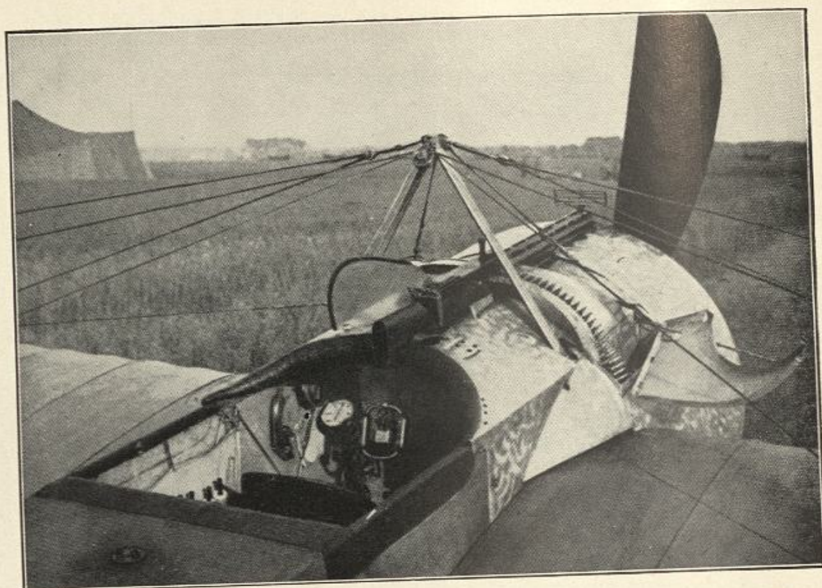
Das war wahrlich keine leichte Sache in dieser Gegend. Viermal habe ich zum Landen angesetzt, und jedesmal, wenn ich nur noch 5—10 m hoch war, sah ich, daß die ausgewählte Wiese von Gräben und anderen Hindernissen durchzogen war. Endlich fand ich eine kahle Bergkuppe, eine Wiese, die nur am Fuß und auf dem



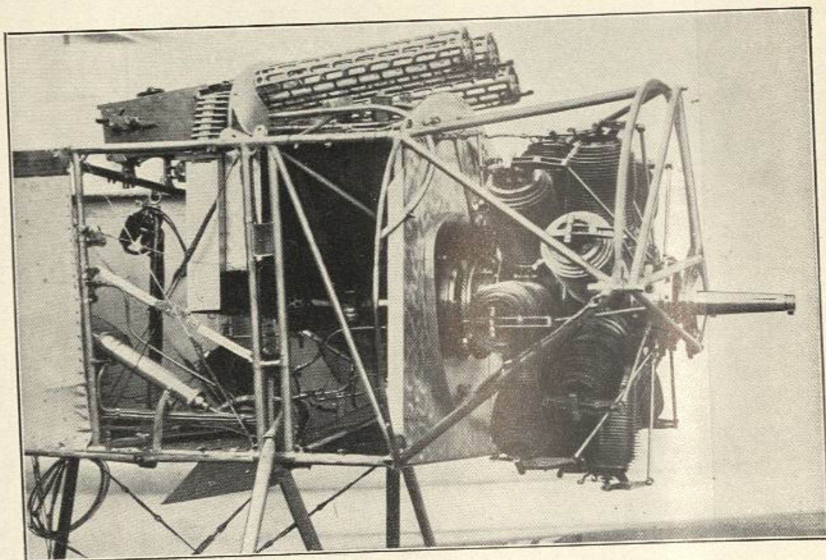
Ein „steiler Korkzieher" auf L. V. G.



Schutzflug im Fokker (oben)
für L. V. G.-Artillerieflieger (unten)



Der Führersitz des 80 PS-Fokker



Der 14-Zylinder-Umlaufmotor und die drei Maschinengewehre des 160 PS-Fokker

Kamm von einer Hecke umzäunt war. Der Hang stieg von Norden nach Süden steil an, ich mußte aber wegen des starken Windes von Osten nach Westen landen.

Eben fange ich die Maschine ab, da setzt auch schon das linke Rad (wegen der Steigung) auf und bricht weg. Zum Glück wurde die Geschwindigkeit durch das Bergaufrollen stark vermindert. Trotzdem kippt der Schwanz hoch, und der Propeller splittert. Einige Splitter reißen Löcher in die obere Tragfläche, die Maschine steht auf dem Motor und ich hänge in dem Anschnallgurt. Meinem Begleitmann hatte ich schon vor der Landung zugerufen: „Achtung! Festhalten, es gibt Bruch!" So hatte er Zeit gehabt, sich auf das Kommende vorzubereiten und alles war gut abgelaufen. Wir stiegen aus, um uns den Bruch anzusehen. Es war in der Tat nur das linke Rad und die Luftschraube gebrochen. Der Berg war viel steiler, als ich erst gedacht hatte. Mindestens so, wie unser Loschwitzer Weinberg am Lusthäuschen. Laut Höhenmesser waren wir noch 850 m höher als in Douai. Nachdem ich mir zu meiner Landung Glück gewünscht hatte und herbeigeeilte Landsturmleute die Bewachung der Maschine übernommen hatten, begannen wir den Abstieg.

Ich selbst ging, von den Offizieren der dort stehenden Kompanie aufs liebenswürdigste aufgenommen, zum Geschäftszimmer und telegraphierte an meine Abteilung: „Soeben bei Trooz zwischen Lüttich und Verviers gelandet. Baue ab und komme mit Bahn." Als mein Hauptmann das Telegramm bekam, soll er gesagt haben: Bei Trooz gelandet. Na, da ist die Kiste futsch, denn dort ist kein Gelände zum Landen. (Er kannte die Gegend vom August vorigen Jahres.)

Wie war es möglich gewesen, die Strecke Douai—Lüttich in einer Stunde zurückzulegen? Später erfuhr ich, daß wir in 2500 m Höhe einen Wind von 30 sek/m hatten, das sind in der Stunde 108 km! Dazu kam noch die Geschwindigkeit meiner Maschine, so daß ich in der einen Stunde eine Strecke von mehr als 200 km zurücklegen konnte.

Nach Tisch wandte sich meine Sorge wieder der Maschine zu, denn ich mußte abbauen, da an einen Abflug wegen des schwierigen Geländes auch dann nicht zu denken gewesen wäre, wenn ich Ersatzteile bekommen hätte. Nach meinen Angaben wurde der Apparat von unkundigen Händen abgebaut und unter den größ-

ten Schwierigkeiten einen schmalen schlechten Weg hinunter zum Bahnhof gebracht. Zwölf Mann trugen die rechte Fläche, zwölf Mann die linke Fläche, acht Mann begleiteten den von zwei Pferden gezogenen Rumpf, ein Wagen brachte die Steuer- und Dämpfungsflächen.

Inzwischen hatte ich um Stellung eines Eisenbahnwagens gebeten. Nach mancherlei Schwierigkeiten wurde er mir zugesagt. Als ich um 1/210 Uhr abends mit meinen Teilen ankam, stand der Wagen schon da. Sofort begannen wir, das Flugzeug zu verladen. Man wollte mich an den Güterzug anhängen, der um 3 Uhr früh nach Lille fuhr. Da wäre ich erst abends angekommen. Verzweifelt stellte ich dem Bahnhofskommandanten vor, daß ich unbedingt so schnell als möglich nach Douai kommen müßte, und schließlich erreichte ich es tatsächlich, daß ich an den um 10,27 Uhr abgehenden Postzug angehängt wurde. Ich fuhr unmittelbar bis Douai, telephonierte der Abteilung meine Ankunft um 11 Uhr, und um 12 Uhr stand ich mit meiner Maschine schon wieder auf dem Platz.

Schnell versammelte ich einige Monteure, die wie wild zu arbeiten begannen: Ein Rad wieder aufgesetzt, ein neuer Propeller aufgeschraubt, die Tragflächen angesetzt und verspannt und die Löcher geflickt. 20 Mann mußten fieberhaft arbeiten.

Um 2 Uhr, also schon nach zwei Stunden, war der Vogel fix und fertig, so daß ich zum Hauptmann gehen und mich von Trooz zurückmelden konnte. Er war nicht sehr gut gestimmt und fragte nur: „Wie steht es mit der Maschine?" Diese Frage hatte ich erwartet und hatte mich deshalb so beeilt. Ich war froh, als ich ihm melden konnte: „Die Maschine steht flugbereit im Zelt." Da hellten sich seine Züge sichtlich auf. Er wünschte mir Glück zu dem guten Ausgang des Fluges und fügte hinzu: „Wenn Sie die Kiste zerschmissen hätten, hätten Sie die älteste Maschine der Abteilung fliegen müssen." So aber ist alles beim alten geblieben. In der Abteilung hatte man mich schon für verloren gehalten. Die Freude des Wiedersehens war bei allen echt. Am Nachmittag habe ich dann ausgeschlafen, denn es war kein Flugwetter und ich war todmüde, da ich die ganze Nacht auf dem offenen Güterwagen beim Flugzeuge Wache gehalten hatte.

Fernaufklärer

Douai, den 31. Juli 1915.

Daß Du so lange ohne Nachricht von mir bliebst, ist nicht meine Schuld, es war wieder einmal Postsperre. Jetzt ist sie zu Ende.

Du möchtest gern wissen, welcher Art meine Tätigkeit ist, seit ich den Kampf-D.D. fliege. Sie ist dreifacher Art:

1. Liegt uns in der Hauptsache die Fernaufklärung ob,
2. haben wir nach Möglichkeit. die unbewaffneten Flugzeuge bei Erledigung ihrer Aufträge zu schützen und
3. haben wir die feindlichen Flieger nach Kräften in ihrer Tätigkeit zu stören.

Unter diesen Absatz fällt auch die sogenannte Luftsperre, d. h. eine Wache über den Linien, um feindliche Flieger daran zu hindern, hinter unsere Stellungen zu blicken. Diese Tätigkeit ist besonders dann lohnend, wenn der Feind sich durch Aufklärungsflüge ein Bild vom Stande der Ereignisse auf der Erde machen will.

Vor einigen Tagen hatte unsere Artillerie die Absicht, einen Feuerüberfall auf die feindlichen Linien zu machen, d. h. sie wollte zu einer bestimmten Zeit (nachm. 5—7 Uhr) eine große Menge von Geschossen auf die feindlichen Stellungen schleudern. Da eine Batterie *feuernd* gut zu erkennen ist, werden natürlich feindliche Flieger sofort aufsteigen, um die feuernden Batterien zu finden und ihrer Artillerie die Stellung zu melden, so daß diese wiederum genauer schießen kann. Wir haben nun die Aufgabe, feindlichen Fliegern den Einblick in unsere Stellung zu verwehren. In der Tat haben zwei Flieger versucht, etwas zu sehen, aber jedesmal stürzten wir wie ein Habicht auf sie zu, so daß keiner länger als fünf Minuten da war. Vor einem deutschen Maschinengewehr scheinen die Leute einen höllischen Respekt zu haben. Wir hatten in der Zeit prächtig Gelegenheit, die Wirkung der Artillerie zu beobachten. Häufig zeigten bis zu 500 m aufsteigende Rauchsäulen an, daß beim Feinde ein Munitionslager oder etwas Ähnliches in die Luft gesprengt war. Es war ein schöner Anblick. Der Lohn für unsere Tätigkeit ist auch nicht ausgeblieben. Denn im Anschluß an meine Auszeichnung mit dem E.K. II ist mir am 15. Juli die Friedrich-August-Medaille in Silber, „Für Tapferkeit vorm Feinde", verliehen worden.

Der Krieg wird wohl noch eine Weile dauern. Wir haben schon Winterfeldzug, denn jüngst waren in 3500 m Höhe 8 Grad Kälte. Unter den heutigen Barographenblättern ist auch meine bisherige Rekordhöhe von fast 4000 m verzeichnet.

Das Wetter war die ganze Zeit sehr wechselnd, mal schön, mal Regen. Mein Dienst bestand hauptsächlich in Fernaufklärung, wobei wir bis St. Pol fliegen, falls nicht zuviel feindliche Flieger da sind. Am letzten Donnerstag war, während wir 3000 m hoch nach St. Pol, Bethune, La Bassée geflogen waren, ein so dichter Nebel gekommen, daß die Erde nicht zu sehen war. Ich ging bis auf 50 m runter, um zu sehen, wie tief der Nebel reichte. Da bin ich immer um Schornsteine und Türme rumgebrummt. Landen war unmöglich. Douai lag völlig im Dreck. Da sind wir nach Lille geflogen und dort gelandet. Erst gegen 11 Uhr — wir waren um 5 Uhr aufgestiegen — hellte es sich so weit auf, daß wir nach Hause konnten.

Gestern brannte Arras wieder. Schon vor einigen Tagen hat dort ein ungeheurer Brand gewütet. Der Rauch und Qualm ist bis zu 800 m gestiegen und bis nach Douai gezogen. Von der Kathedrale ist nicht mehr viel übrig. Jetzt kann man die sogenannte Schlacht bei Arras als beendet ansehen.

Deine Frage, in welcher Höhe wir fliegen, ist nicht mit einer Zahl zu beantworten, denn die Höhe richtet sich ganz nach dem Auftrage. Will man photographieren, so bleibt man in etwa 2000 bis 2200 m. Hat man Fernaufklärung, so steigen wir gewöhnlich auf 2800 bis 3000 m Höhe. Luftwachdienst versehen wir in 3500 bis 3700 m Höhe und höher. Und zwar geht man dabei deshalb so hoch, weil man dann feindliche Flieger eher sieht und sich von oben auf sie stürzen kann. Denn es ist leichter und bequemer, nach unten als nach oben zu schießen. Mit dieser Taktik hat schon vor einiger Zeit Leutnant Boelcke als Führer mit Leutnant von Wühlisch als Beobachter einen Franzosen runtergeholt, und gestern wurde von einem Kampfflugzeuge gleicher Art ein englisches Flugzeug zum Landen gezwungen. Zur Beantwortung Deiner weiteren Fragen: Bapaume gehört nicht zu unserem Abschnitt. Auf meinem Fluge nach Verviers bin ich rein östlich geflogen.

Also Franz ist in den Vogesen? Da ist jetzt wieder etwas mehr los. — Ja diese furchtbar schweren Geschütze müssen die Fußartilleristen allerdings haben, dies ist zwar entsetzlich, aber hoffentlich passiert ihnen im Laufe des Krieges nicht noch Schlimmeres!

Geflogen bin ich wieder sehr viel. Am meisten von der Abteilung. — Bisher hat unsere Abteilung in den bisherigen Luftkämpfen noch keine Verluste.

Nun zum Schluß noch eines, dann habe ich Dir, glaub ich, alles erzählt, was in der letzten Zeit vorgefallen ist:

Am 20. hatte unser Hauptmann Geburtstag. Es war ein kleines Fest im Kasino. Ich ging, wie immer, zeitig nach Haus. Als ich aber Hundchen zu Bett gebracht hatte, dachte ich so bei mir: Eigentlich müßtest du heute zu Ehren des Geburtstagskindes auch etwas länger im Kasino bleiben. Also ging ich wieder zurück. Dort angekommen, wurde ich mit großem Hallo empfangen. Der Lärm wurde immer schlimmer, schließlich wurde ich von einigen Offizieren auf den Schultern durchs Zimmer getragen. Zuerst dachte ich, die wären alle besoffen, schließlich kam's raus, was der Grund ihrer Freude war: Während meiner Abwesenheit war ein Telegramm gekommen: „Fähnrich Immelmann unterm 14. 7. 15 zum Leutnant der Fliegerkompanie befördert". Nun war meine Freude groß und zur Feier des Tages blieb ich bis 2 Uhr im Kasino.

Der erste Jagdflug — Der erste Sieg

Douai, den 3. August 1915.

Ich schrieb Dir schon, daß Fokker, der Direktor der Fokkerwerke, die jetzt so viel Kampfeindecker für die Heeresverwaltung liefern, hier war. Schon damals hatte ich den Wunsch, seine leichten, schnellen Eindecker fliegen zu lernen. Dazu hätte ich aber auf seine Fliegerschule nach Schwerin kommandiert werden müssen und das wollte ich jetzt nicht. Nun hatte er, als er wieder von uns wegging, eine Übungsmaschine, d. h. eine ohne Maschinengewehr, hier gelassen.

Am Freitag, den 30., bat ich Boelcke, mich in der Kiste mal mitzunehmen, um zu sehen, wie er dadrin steuert. Nachdem ich mir das angesehen hatte, bat ich ihn, auszusteigen und machte allein fünf Landungen, ganz einwandfrei. Alle, die zugesehen hatten, waren überrascht von den guten Landungen. Denn zwischen einem L.V.G.-Doppeldecker und einem Fokker-Eindecker ist ein Unterschied, wie zwischen Sommer und Winter. Am nächsten Tage versuchte ich mich mit der einen der beiden Kriegsmaschinen, schwirrte 20 Minuten in der Luft rum, verschoß 30 Schuß von der Luft aus auf eine untenstehende Scheibe, leider mit nur zwei Treffern. Alles in allem fühlte ich mich sehr wohl in dem kleinen Vogel.

Für den 1. August hatte ich mit meinem Beobachter einen Fernauftrag. Wir sollten um 4 Uhr mit dem Auto abgeholt werden. Das Auto wurde aber abgesagt, weil kein Flugwetter sei. Also konnte man weiter schlafen.

Um $^3/_4$5 Uhr französischer Zeit ($^3/_4$6 Uhr deutscher Zeit) erwache ich von einem wüsten Geknalle. Ich eile ans Fenster und da sehe ich den Scherz: etwa zehn Flugzeuge (feindliche) schwirren

in etwa 2500—3200 m Höhe über unserem Platz herum und lassen fortwährend Bomben fallen. Dazu das Schießen der Fliegerabwehrkanonen. Es war ein Lärm und ein Krachen wie seit langer Zeit nicht mehr. Also muß doch wohl Flugwetter sein. Ich lasse sofort nach einem Auto telephonieren, ziehe mich an und fahre ins Kasino, um zu frühstücken. Unterwegs treffe ich Boelcke, der auf dem Motorrad rausfährt, um die Feinde mit seinem Kampfeindecker zu vertreiben. Nach etwa zehn Minuten fahre ich auch raus. Mein Beobachter sagt mir, er hielte es für aussichtslos, aufzusteigen, die Fernsicht sei zu schlecht. Das ärgerte mich, denn nun war ich einmal draußen, nun wollte ich auch fliegen.

Es waren noch mindestens zehn Feinde in der Luft. Boelcke sah man in der Ferne einen anderen Eindecker verfolgen. Ich, nicht faul, ziehe den andern Fokker aus dem Stall und brumme ab. Als ich 2000 m hoch bin, ziehen über mir zwei Feinde dahin, etwa 2600 m hoch. Sie fliegen in Richtung Arras, ich komme von da. Ich war froh, daß sie mich nicht angriffen, denn 600 m tiefer wäre ich wehrlos gewesen. Als ich fast in Douai war, war ich 2400 m hoch, als ich abermals zwei Feinde und außerdem Boelcke traf. Sie waren 3200 m hoch. Alle drei flogen in Richtung Arras. Ich flog nun auch nach Arras, in der Hoffnung, bis dahin ebenso hoch zu sein, um Boelcke zu helfen, denn ich hörte das Knattern der Maschinengewehre.

Plötzlich sah ich Boelcke steil runtergehen. Wie ich später erfuhr, hatte er eine schwere Ladehemmung, so daß er nicht mehr schießen konnte. Ich war gerade halbwegs zwischen Douai und Arras, als ich weit vor mir einen dritten Flieger sah. Wir waren etwa in gleicher Höhe. Ich konnte nicht sehen, ob es ein feindlicher oder ein eigener war. Ich flog auf ihn zu. Da sah ich, daß er über Vitry Bomben abwarf. Nun war es klar: Ein Feind. Ich stieg noch etwas und flog auf ihn zu. Etwa 80 bis 100 m war ich höher, in der Geraden etwa 50 m entfernt. Groß und deutlich sah ich die französischen Abzeichen: blau-weiß-rote Ringe. Nun war kein Zweifel mehr. Die beiden anderen kamen jetzt auch auf mich zu, wenngleich sie auch noch viel höher waren. Ich mußte also schnell handeln. Wie ein Habicht stürzte ich mich auf ihn und schoß mit meinem Maschinengewehr. Für einen Augenblick glaubte ich, in ihn hineinzufliegen. Ich hatte etwa 60 Schuß verfeuert, als ich eine Ladehemmung hatte. Das war recht unan-

genehm, denn zum Beseitigen brauchte ich beide Hände, ich mußte also völlig freihändig fliegen, ohne die Steuerhebel bedienen zu können. Dies war mir noch neu und fremd, aber es gelang. Das ist mir im Laufe des Kampfes dann noch zweimal passiert.

Inzwischen hatte der Feind Richtung Arras genommen. Schnell setzte ich mich neben ihn und schnitt ihm den Rückweg ab, indem ich ihn zwang, eine Linkskurve zu machen, d. h. Richtung Douai zu nehmen. Dabei waren wir etwa 400 m tiefer gekommen. In meinen Feuerpausen hörte ich nur noch leise das Maschinengewehrknattern der über mir befindlichen Feinde. Ich hielt mich beständig möglichst senkrecht über meinem Opfer, weil kein Doppeldecker senkrecht nach oben schießen kann. Nach 450 bis 500 Schuß, der Kampf hatte etwa 8 bis 10 Minuten gedauert, ging der Feind in steilem Gleitflug runter. Ich ihm nach. Schießen konnte ich nicht mehr, das Maschinengewehr versagte. Als ich sah, daß er gelandet war, landete ich sofort neben ihm, stieg aus und ging auf ihn zu. Kein Mensch war in der Nähe, ich ohne jede Waffe. Werden die Insassen Widerstand leisten? Es war ein unangenehmer Augenblick. Schon von weitem rief ich: „Prisoniers (Gefangene)!“ — Erst jetzt sah ich, daß nur einer drin saß. Er hatte die rechte Hand erhoben, zum Zeichen, daß er keinen Widerstand leisten wolle.

Ich ging zu ihm hin. Ich gab ihm die Hand und sagte: „Bon jour, monsieur“ (Guten Tag mein Herr!) — Er antwortete englisch.

Ich: „Ah, jou are Englishman?“ (Sie sind Engländer!) — „Yes“ — (Ja) — „You are my prisoner.“ (Sie sind mein Gefangener.) —

„My arm is broken, you shot very well.“ (Mein Arm ist gebrochen, Sie schossen sehr gut.)

Jetzt sah ich erst, daß er am linken Arm schwer verwundet war. Ich half ihm beim Aussteigen und legte ihn ins Gras, zog ihm die Handschuhe aus und schnitt ihm die Ärmel von Lederrock, Uniform und Hemd auf. Der Unterarm war durchschossen.

Schon kamen von allen Seiten Autos an, denn man hatte den Kampf von Douai aus beobachtet, Deutsche und Franzosen. Ich schickte sofort nach einem Arzt. Allerseits wurde mir herzlichst Glück gewünscht. Nun hatte ich endlich Zeit, die Maschine anzusehen. Ich hatte gut geschossen. Im Propeller zwei Schuß, im Motor keiner. Im Benzinbehälter drei Schuß, im Rumpf vier

bis fünf, in den Tragflächen sechs, die ganzen Meßapparate, wie Höhenmesser, Windmesser, Tourenzähler, alles war zerschossen. Mehrere Drahtseile, die die Maschine versteifen, einige Seile, die die Steuerorgane betätigen, die Bombenabwurfvorrichtung, das linke Laufrad — fast alles war kurz und klein geschossen. Es waren etwa vierzig Treffer im Apparat.

Als ich den erbeuteten Apparat unter militärische Bewachung gestellt hatte und den Verwundeten in ärztlicher Behandlung und Obhut wußte, flog ich wieder ab, um meine Maschine nach Hause zu bringen. Ich fuhr dann nochmals mit dem Auto zu meinem erbeuteten Flugzeug, weil der Hauptmann inzwischen dorthin gefahren war. Er freute sich riesig und war sehr stolz, daß nun schon drei Maschinen von seiner Abteilung heruntergeholt waren.

Der verletzte Führer des erbeuteten Flugzeuges, ein junger englischer Leutnant, William Reid mit Namen, war ins Lazarett gebracht worden.

Auf dem Platz wieder angekommen, stieg ich gleich noch einmal auf, diesmal mit meinem 150 PS-Doppeldecker, und warf über St. Pol eine Mitteilung ab, daß wir einen heruntergeholt haben.

Im Kasino war ich nun der Held des Tages. Die Glückwünsche der Kameraden waren neidlos. Boelcke, der den Kampf von unten beobachtet hat, ist auf dem Platz herumgelaufen und hat gerufen: „Die schießen uns den Immelmann kaputt.“ Sie haben ihn aber nicht kaputtgeschossen. Meine Kurven und Gleitflüge, überhaupt mein ganzes Fliegen soll ausgesehen haben, als flöge ich schon wochenlang auf Fokker, nicht erst drei Tage.

Als Auszeichnung habe ich gestern das E.K. I. erhalten. Nun habe ich den schönsten Orden, den ein junger Offizier überhaupt bekommen kann. — Ich will nichts dagegen haben, wenn Du die Tatsache, daß ich das E.K. I. bekommen habe, in gewöhnlicher Weise bekanntmachst, keinesfalls aber darfst Du ein Bild von mir an irgend jemanden geben, daß ich dann wohlmöglich in einem Blatt erscheine. Auch die Kampferzählung ist nur für Dich, nicht für die Zeitung. — Ich lege bei: Den Kampfbericht meines Hauptmanns und den Dank des Kommandierenden Generals. — Jetzt kann ich wohl Schluß machen.

* * *

Der im Briefe zuvor erwähnte Kampfbericht seines Hauptmannes lautet:

Am 1. August gegen 6 Uhr vormittags hatte Leutnant Immelmann auf einem Fokker-Kampfeindecker den Auftrag, zahlreiche feindliche Flieger (etwa 10—12), die den Flugplatz Douai mit Bomben angriffen, zu vertreiben. In der Gegend Arras—Vitry gelang es ihm, drei der mit französischem Abzeichen versehenen Flugzeuge zum Kampfe zu stellen. Ohne Rücksicht auf die Überzahl griff er einen davon aus nächster Entfernung energisch und schneidig an. Obwohl sich der Feind durch Kurven und Gleitflüge dem Angriff zu entziehen versuchte, und die beiden anderen feindlichen Flugzeuge den Angegriffenen durch Maschinengewehrfeuer zu unterstützen suchten, zwang Leutnant Immelmann ihn schließlich durch mehrere Treffer in vitale Teile zur Landung dicht westlich Brebieres. Der Insasse, ein Engländer — an Stelle des Beobachters hatte er Bomben mitgenommen, die bereits abgeworfen waren, war selbst durch zwei Querschläger im Arm ziemlich schwer verwundet. Leutnant Immelmann landete sofort neben dem Engländer, nahm ihn gefangen und sorgte für seine Überführung in das Feldlazarett 7 des I. Bayr. Res.-Korps. Der Apparat wurde von der Abteilung übernommen und wird abtransportiert. Ein Maschinengewehr war nicht an Bord. Eine Zielvorrichtung für Bombenabwurf ist ausgebaut und wird ausprobiert werden. Bericht darüber folgt.

gez. Kastner
Hauptmann und Abteilungsführer

und der Dank des Kommandierenden Generals:

Am 1. August vormittags hat Leutnant Immelmann der Feldflieger-Abteilung 62 eine überlegene Zahl feindlicher Flugzeuge angegriffen, mehrere zur Flucht veranlaßt, hierauf einen englischen Doppeldecker zur Landung gezwungen und seinen Insassen gefangengenommen.

Ich spreche dem Leutnant Immelmann meine hohe Anerkennung für diese schneidige Tat aus und verleihe ihm im Namen Seiner Majestät des Kaisers und Königs das Eiserne Kreuz I. Klasse.

gez. v. Pritzelwitz.

Immelmann, der erste Jagdflieger

Wenn auch in dem nunmehr verflossenen einem Kriegsjahre an den verschiedenen Fronten bereits viele deutsche Luftsiege errungen worden waren, so nimmt dieser Luftsieg meines Bruders doch eine ganz besondere Stellung in der Geschichte des Krieges in der Luft ein.

Einmal steht es einzig da, daß ein Flugzeugführer mit nur so geringer Fronterfahrung bei seinem ersten Kriegsflug und seinem ersten Luftkampf auf einem Kampfeinsitzer, den er erst zum dritten Male fliegt, bereits den Sieg über seinen Gegner erringt.

Zum anderen aber ist dieser Luftsieg als Markstein in der Geschichte der deutschen Fliegerei zu werten. Denn dieser Sieg ist als erster Sieg im Sinne der Kampfeinsitzer-Jagdfliegerei überhaupt anzusehen.

Ursprünglich war der Verwendungszweck der Fokkerflieger bis dahin lediglich der, die G- und C-Flugzeuge in der Durchführung ihrer defensiven Aufgabe zu unterstützen. Die G-Flugzeuge waren Großflugzeuge, die mit mehreren Motoren und mehreren beweglichen Maschinengewehren ausgerüstet waren. Diese Flugzeuge der Kampfgeschwader hatten damals die Aufgabe, die Linien gegen den Einbruch feindlicher Bomben- und Aufklärungsflugzeuge zu sperren und so den deutschen Luftraum zu verteidigen. Die zweisitzigen C-Flugzeuge aber, die gegenüber der B-Maschine mit stärkerem Motor und einem vom Beobachter zu bedienenden Maschinengewehr ausgerüstet waren, hatten die Aufgabe, den Schutz dieser unbewaffneten B-Flugzeuge, als der eigentlichen Arbeitsflugzeuge (Artilleriebeobachter — Nah- und Fernaufklärer) zu übernehmen.

Kampfdoppeldecker und Fokker-Kampfeinsitzer

Führten nun „Franz" (Beobachter) und „Emil" (Führer) eine gute „Fliegerehe", d. h. waren sie gut aufeinander eingespielt, so suchten wohl auch diese C-Flieger bei oder nach Durchführung ihres eigentlichen Schutz- oder Aufklärungsauftrages den Luftkampf und hierbei war auch schon mancher Gegner niedergerun-

gen worden, so auch, wie aus meines Bruders Briefen ersichtlich, bei seiner und der ebenfalls in Douai liegenden Abteilung 20. Alle diese Abschüsse durch C-Flugzeugbesatzungen unterscheiden sich aber von den späteren Luftsiegen der Fokkerflieger dadurch, daß beim C-Flugzeug sich die Besatzung in die Aufgaben teilt, der Beobachter beobachtet und er allein bedient das Maschinengewehr, er ist also gegebenenfalls derjenige, der abschießt. Denn zu dieser Zeit hatte der Führer des C-Flugzeuges noch kein M.G., er konnte also seinen Beobachter nur durch geschicktes Anfliegen des Gegners im Luftkampfe unterstützen.

Wenn der Führer den Bewegungen des Gegners seitlich in gleicher Höhe oder auch mit Höhenunterschied einigermaßen geschickt folgte, so hatte der Beobachter auch bei überraschenden Wendungen des Gegners immer noch die Möglichkeit, mit seinem nach allen Richtungen beweglichen M.G. dem Gegner nachzugehen und ihn in seiner Geschoßgarbe zu behalten. Etwaige Ladestörungen konnte der Beobachter mit Leichtigkeit beseitigen, während der Führer inzwischen die entsprechenden Flugbewegungen ausführte, um sich endgültig vom Feinde zu lösen oder um die Bindung mit ihm zwecks Wiederaufnahme des Kampfes nach Beseitigung der Störung nicht zu verlieren.

Anders beim Kampfeinsitzer, bei dem der Führer außer der Führung seines Flugzeuges und der Beobachtung von Gelände und Gegner auch noch die eigentliche Kampftätigkeit allein vorzunehmen hat. Die Kampftätigkeit auf diesem ersten Fokkerkampfeinsitzer aber erforderte ein ganz außerordentlich hohes Maß von Kaltblütigkeit und Einsatzbereitschaft. Das starr eingebaute M.G. läßt nur eine einzige Schußrichtung zu, so daß also der Gegner bei höchstens geringem Höhenunterschied sich direkt vor dem Flugzeug und damit vor dem M.G. befinden mußte. Zielen mußte der Kampfflieger mit dem ganzen Flugzeuge, d. h. bei dem ewigen Auf und Ab der kämpfenden Flugzeuge in den Luftströmungen machte es sich bei der dadurch bedingten starken Streuung des M.G. nötig, auf allerkürzeste Entfernung an den Gegner heranzugehen und dann erst das Feuer auf ihn zu eröffnen.

Bei Ladehemmungen war es erforderlich, sich sofort vom Feinde zu lösen, denn zur Beseitigung der Störung wurden meist beide Hände benötigt und so mußte also, freihändig fliegend, das Flugzeug sich vollständig selbst überlassen werden. — Da außerdem unsere ersten Jagdkampfflieger allein auf Jagd gingen und sich damals bereits im Verband fliegenden gegnerischen Flugzeugen gegenübersahen, so erforderte der Angriff auf das feindliche Geschwader ein blitzschnelles Erfassen einer günstigen Angriffsmöglichkeit und schnellste Entschlußkraft, um sich mit dem außerordentlich beschränkten Schußfeld des einen unbeweglichen M.G. gegen das konzentrierte Feuer der beweglichen M.G. der Beobachter des feindlichen Geschwaders behaupten zu können.

Dazu kommt, daß die ersten Kampfeinsitzerflieger wegen ihrer geringen Anzahl einen sehr großen Frontabschnitt als ihr Arbeitsfeld zugewiesen erhielten, andererseits aber der Fliegerabwehrnachrichtendienst damals noch nicht richtig organisiert war, so daß die ersten Jagdflieger oft stundenlang auf Pirsch gehen mußten, bis sie auf feindliche Flugzeuge trafen und dann plötzlich den Kampf abbrechen mußten, weil das kleine Fokkermaschinchen nur die Mitnahme von Brennstoff für etwa zwei Stunden gestattete. Nur so ist es wohl zu erklären, daß augenscheinlich Luftsiege von Fokkerfliegern bis zum ersten Siege meines Bruders nicht erzielt worden sind, trotzdem bereits 14 alte erprobte Flugzeugführer seit sechs Wochen den Fokker an der Front flogen. Allerdings war auch der Einsatz dieser Kampfflieger nicht als angreifende Jagdflieger möglich, sondern die deutsche Luftunterlegenheit machte auch den Einsatz dieser Elitetruppe der Fliegerwaffe zunächst noch defensiv nötig, d. h. die Fokker mußten genau so „Sperre fliegen" wie die G- und C-Flugzeuge. Mein Bruder aber führte gleich seinen ersten Kriegsflug auf Fokker als Jagdflug aus! Denn nach dem Kampfbericht seines Hauptmanns steigt er in Erfüllung seines Auftrages zur Vertreibung und Vernichtung des Gegners, also zur Jagd auf die feindlichen Flugzeuge, auf. Daher ist sein Luftsieg als erster Sieg der deutschen Kampfeinsitzer-Jagdfliegerei zu bewerten!

So ist der erste Baustein für die zukünftige Jagdfliegerei gesetzt. In unermüdlichem Eifer auf seinem Fokker die Weite nach Gegnern absuchend, wird mein Bruder mit seiner nie erlahmenden Angriffsbereitschaft der kleinen Schar der Fokkerflieger ein Vorbild, und in unzähligen Luftkämpfen gelingt es den deutschen Kampffliegern die Überlegenheit in der Luft zu erringen.

Immelmann und Boelcke

Wenig später gelingt es auch Boelcke, einen Sieg auf Fokker zu erringen und nun begann zwischen diesen beiden das alle Welt, Freund und Feind, in Erstaunen setzende Abschußduell, wobei Boelcke vor Verdun unter den feindlichen Fliegern tüchtig aufräumt, mein Bruder aber in einsamer Pirsch in seinem vom Feinde gemiedenen Luftgebiete über Douai nur noch selten Beute erspähen und noch seltener zum Luftkampfe stellen kann.

Trotz aller äußeren Erfolge aber stets der gleiche bleibend, geht mein Bruder, immer nur das eine Ziel: Vernichtung der Gegner seines Vaterlandes und Freihaltung des ihm zur Bewachung unterstellten Gebietes vom Feinde, im Auge, nun unbeirrbar seinen Weg und steigt am 18. Juni 1916 nach 13 Monaten anstrengendster Front- und Kampftätigkeit genau so ruhig und besonnen zu seinem letzten Jagdflug in seinem lieben Fokker auf, wie dies am 1. August 1915 zu seinem ersten Jagdflug geschah!

Der Fokker wird bekannt

Douai, den 11. August 1915.

Zunächst danke ich Dir für Deinen Brief. Wir warten täglich darauf, daß wir von hier fortkommen, denn hier ist nicht mehr viel los. Nach Beobachtung unserer Infanterie zwischen Arras und Lens sind zehn Minuten, nachdem Boelcke und ich erschienen sind, keine feindlichen Flieger mehr da. Die Kerls sind höllisch im Druck, so muß es sein. Seit dem 1. August ist ein einziger Flieger bis Douai gekommen. Als wir im Mai herkamen, war es selbstverständlich, daß am Tage sechs kamen. So ändern sich die Zeiten.

Jetzt läßt auch das Wetter recht zu wünschen übrig. Man kann fast nur abends fliegen, früh immer Nebel. Manchmal fliege ich Fokker, manchmal L.V.G., und zwar, wenn es das Wetter erlaubt, meist früh mit dem Doppeldecker und abends mit dem Fokker. Es kommt aber auch vor, daß ich erst drei Stunden Doppeldecker fliege, lande, in dem Fokker aufsteige und mit dem noch eine Stunde fliege. Dann abends nochmal Fokker. Luftkämpfe an der Tagesordnung.

Vor einigen Tagen bin ich mit Herrn v. Keller bis Hesdin geflogen, eine Stadt, die ziemlich weit hinter der französischen Linie liegt. Ich fliege bei weitem am meisten in der Abteilung. Ich habe jetzt eine ganze Anzahl Erstleistungen zu verzeichnen: 1. als erster der Abteilung die feindlichen Linien überflogen, 2. als erster bis nach St. Pol geflogen (Stadt hinter der Front westlich Douai, 3. als erster eine L.V.G. auf 4000 m Höhe gebracht, 4. die weiteste Strecke nach Westen geflogen, 5. die größte Anzahl von Flügen, 6. den Fokker in kürzester Zeit auf 3000 m gebracht.

Vor einigen Tagen habe ich mich mit dem Fokker überschlagen. Räder nach oben, ich unter der Maschine. Die Leute, die es gesehen hatten, dachten, ich wäre tot. Das war aber nicht der Fall. Habe mir nicht ein Haar verbogen. Bloß Propeller kaputt. Schwein gehabt.

Du möchtest den Unterschied zwischen L.V.G.-Doppeldecker und Fokker-Eindecker wissen? L.V.G. hat vor allem einen sogenannten Standmotor, Fokker dagegen einen Umlaufmotor, d. h. beim L.V.G.-Motor stehen die Zylinder nebeneinander (beziehungsweise hintereinander), dagegen beim Fokker stehen sie sternförmig gegeneinander und der ganze Motor dreht sich mit. — Der L.V.G. wiegt alles in allem etwa 22 Zentner, der Fokker dagegen nur 6 Zentner.

Die Mitteilungen, die wir abwerfen, kommen in kleine Beutel, die mit Sand beschwert sind.

Noch eins erzähle ich, dann mache ich Schluß:

Der Generalstabschef des 6. Armeekorps hatte so unter der Hand mit einer Fliegerabteilung ausgemacht, daß ich beim 6. Korps bleiben würde, auch wenn Abteilung 62 aus Douai wegkäme, also um mich beim 6. Korps zu behalten. Das hat Kastner gehört und erfahren. Da hat er sich gleich beschwert und gesagt, er würde sofort von der Fliegerei weggehen, wenn ich ihm genommen würde!

Der zweite Sieg

Luftkämpfe und Erfolge

Douai, den 11. September 1915.

Es hat sich nun wieder allerhand ereignet. Zunächst habe ich Deinen Brief erhalten, wofür ich Dir vielmals danke.

Du willst wissen, wie jetzt meine Tage verlaufen? Abends ist das Bild etwa folgendes: Ich fliege etwa um 6 Uhr oder 6 Uhr 15 Minuten auf dem Fokker los und bin 6 Uhr 30 oder 6 Uhr 40 Minuten vorn an der Linie in etwa 2200 m Höhe.

Ich bin der einzige deutsche Kampfflieger (mitunter treffe ich Boelcke). In gleicher Höhe sind etwa vier Franzosen, zwei bis drei Deutsche. Hoch über mir drei bis vier Franzosen. Die Deutschen geben sich von weitem durch Leuchtsignale zu erkennen. So kann ich mir die Mühe sparen, so nahe heranzufliegen, bis ich die Abzeichen (Kreuze) erkenne. Jetzt wende ich mich gegen einen der Franzosen. Ich richte es so ein, daß ich etwa 100 m höher bin. Die tieffliegenden (2200 bis 2500 m hoch) sind meist unbewaffnet. Sie schießen ihre Artillerie ein. Ich gebe 40 bis 60 Schuß ab, und der erste geht schleunigst im Gleitflug runter.

Jetzt wende ich mich den anderen zu, aber die gehen runter, bevor ich zum Schuß komme. Während dieser Zeit habe ich die feindlichen Linien überflogen. Die feindliche Artillerie schießt wie wild auf mich. Von drei Seiten kommen die hochfliegenden Feinde an. Diese sind bewaffnet. Ich bin wehrlos, solange ich tiefer bin. Deshalb überfliege ich schleunigst die Linie. Die Feinde kommen nie rüber, die machen stets an der Linie kehrt. Schließlich hört auch die Artillerie auf zu schießen. In Ruhe steige ich höher, bis ich die Höhe des höchsten Feindes habe, dann gehe ich

gegen den. Nach 200 Schuß sucht er schleunigst das Weite. Ein solcher Kampf beginnt meistens in 3200 bis 3400 m und endet in 2000 m Höhe. Oft geht der Feind aber so steil runter, daß ich ihm nicht zu folgen brauche. Denn ich sehe, der hat etwas abgekriegt. Dann wende ich mich dem Zweiten zu. Ist der erledigt, dann ist meist der Dritte auch schon ausgerissen.

Das tägliche Bild ändert sich nur wenig.

Der zweite Sieg

Nur vorgestern und gestern war es wesentlich anders. Ich hatte einen Artillerieflieger runtergedrückt. Erst waren drei feindliche Kampfflieger dagewesen, nach einiger Zeit nur noch einer. Es war ein riesiges Ding mit zwei Motoren, zwei Maschinengewehren. Es war etwa 3400 m hoch, ich 3200 m. Deshalb schraubte ich mich auf unserer Seite hoch. Als ich 3400 m hatte, ging ich rüber. Plötzlich sah ich Boelcke, der auch angreifen wollte, aber tiefer war. Er folgte mir. Nach den ersten 100 Schuß fing der Feind an runterzugehen. Nun konnte auch Boelcke angreifen. Jetzt war der Feind zwischen zwei Feuern; in ungeheuer gewagten Kurven ging er tiefer. Er konnte uns nicht mehr entgehen. Nach etwa 250 bis 300 Schuß landete er schleunigst. Leider gelang es ihm, eigenes Land zu erreichen. Wir waren inzwischen auf 1900 m runtergekommen. Es war schon dunkel geworden. Also nach Haus. Dort gelandet, wußte man schon von unserem Erfolg. Man hatte telephoniert: Die beiden Fokker haben feindliches Kampfflugzeug abgeschossen.

Am Tage darauf hatte ich schon zwei Feinde zum Landen gezwungen, beim zweiten hatte Boelcke in den Kampf eingegriffen.

Wir gaben uns Zeichen, nach Haus zu fliegen, da es schon dunkel wurde. Plötzlich sehe ich, wie ein feindlicher Doppeldecker Boelcke von hinten angreift. Boelcke scheint ihn noch nicht zu sehen. Wie auf Verabredung machen wir beide kehrt. Zuerst hat ihn Boelcke, dann ich vor der Flinte, zuletzt wieder beide und sind dabei bis etwa 80 bis 50 m nahe an den Feind gekommen. Boelcke schien Ladehemmung zu haben. 300 Schuß habe ich verfeuert. Da sehe ich plötzlich, ich traue meinen Augen nicht, wie der feindliche Flieger beide Arme hochwirft. In weitem Bogen fällt

sein Sturzhelm heraus und einen Augenblick später stürzt der Apparat senkrecht aus 2200 m in die Tiefe. Eine Staubsäule zeigte, wo er aufprallte. Nun nach Haus. Es war fast dunkel. Als wir uns unserem Platz näherten, brannten Feuer. Den Platz selbst konnte man nicht sehen. Plötzlich hört mein Motor auf, Benzin alle. Also Notlandung. Ich lande glatt in der Dunkelheit. Steige aus und sehe mich nach Boelcke um. Er war hinter mir geflogen. Nicht zu sehen. Schließlich — er hat dasselbe Pech. Auch Notlandung wegen Benzinmangels. Von allen Seiten beglückwünscht, werden wir empfangen, denn sie haben alle den Kampf mit schließlichem Absturz durch das Fernglas beobachtet.

Was ist der Erfolg all dieser Erlebnisse? Gestern bin ich mit dem Albrechts-Ritterkreuz ausgezeichnet worden. Ich lege es bei, ein ganz reizender Orden. —

Hier haben alle Abteilungen einen Fokker. Wir sind die einzigen, die zwei haben. Da ist der Neid natürlich groß, zumal einige keinen mehr haben, da der betreffende Flieger die Maschine zerschmissen hat. Bei uns ist noch kein Draht verbogen. Nun haben einige Abteilungen angefragt, warum wir zwei haben. Da hat der Stabsoffizier der 6. Armee geantwortet: Die Fokker wären nirgends in so guten Händen, wie bei der Abteilung 62.

Front und Heimat

Nun zu Deinem Briefe: Franz hat auch mir einen langen Brief geschrieben. Die Flieger der Abteilung 68 scheinen danach komische Herren zu sein. So erfolgreich wie Abteilung 62 sind allerdings auch wenige. Von der Technischen Hochschule in Dresden ist mir geschrieben worden, daß ich von der Hochschule der erste mit dem E. K. I. bin.

Wenn zur Kriegsanleihe „niemand" mehr Vertrauen hat, so wünsche ich erst recht, daß Du möglichst viel von meinem Gelde davon zeichnest. Du könntest am besten die 1500 Mark zeichnen. Weiterhin werde ich jeden Monat gegen 300 Mark schicken, das wären bis Januar 1200 Mark. Legst Du noch 300 Mark zu, so könntest Du 3000 Mark zeichnen. Es braucht ja der Rest erst im Januar bezahlt zu werden. Außerdem rate ich Dir, jeden ins Kreuz zu schlagen, der kein Vertrauen zur Anleihe hat. Hier draußen im Felde begegnet man zum Glück solchen Idioten nicht. Ausländische Banken haben sich beteiligt, und da wollen Deutsche kein Vertrauen haben!? — Jeden, der so etwas sagt, würde ich wegen Gefährdung der öffentlichen Ordnung zur Anzeige bringen. Was würde mir das gesparte Geld nützen, wenn das Reich bankrott ginge, weil knausrige Lümmel kein „Vertrauen" mehr haben, die Mittel bereitzustellen? — Den Hintern müßten sie voll kriegen.

Hundchen läßt auch wieder mal grüßen und erlaubt sich sein Bild beizulegen. Vor Aufregung, Dir damit eine Freude zu machen, hat er nicht still gehalten.

Der dritte Sieg

Ein englisches Flugzeug wurde bei Willerval (östlich von Neuville) von einem unserer Kampfflieger abgeschossen. Der Führer ist tot, der Beobachter wurde verwundet gefangengenommen.

Auszug aus dem amtl. Heeresbericht der Obersten Heeresleitung vom 22. September 1915.

Douai, den 22. September 1915.

Am 21. September, an meinem Geburtstage, stieg ich mit meinem Fokker-Eindecker um 9 Uhr auf. Ich hatte zwar keinen Auftrag, wollte aber ein Flugzeug unserer Abteilung schützen, das unsere Artillerie auf telegraphischem Wege auf neu erkannte Ziele einschießen wollte. Diese Artillerieflieger werden häufig durch feindliche Kampfflugzeuge gestört und müssen dann die Flucht ergreifen, da sie meist nur mit dem Selbstladegewehr ausgerüstet sind. Ich verabrede also mit dem anderen Flugzeug die Stelle, wo wir kreisen wollen. Ab 9 Uhr 45 fliege ich über dem Dorfe Neuville, wie verabredet, meine Kreise. Ich bin 3100 m hoch, das andere Flugzeug kann ich nicht finden. Es wollte sich in 2500 m Höhe aufhalten. Das schadet nichts. Da ist es sicher. Ich kann es nur nicht sehen. Vielleicht ist es durch meine eignen Tragflächen verdeckt. Ich kreise und kreise, nun schon eine Stunde lang. Die Sache fängt an langweilig zu werden. Ich hatte längere Zeit nach rechts gesehen, als ich wieder nach links blicke, sehe ich ganz nahe, links hinter mir, einen Bristol-Doppeldecker genau auf mich zukommen. Wir sind noch 400 m auseinander. Ich fliege jetzt auf ihn zu. Ich bin etwa 10 bis 12 m höher. So rase ich über ihn hinweg. Jeder von uns hat eine Geschwindigkeit von 120 km in der Stunde. Nachdem ich an ihm vorbei bin, mache ich sofort kehrt. Als ich schon herum war, hatte er seine Kehrt-

wendung noch nicht vollendet. Er schießt wie wütend hinten heraus. Ich fasse ihn in der Flanke, aber durch eine geschickte Kurve kommt er mir einige Zeit aus dem Visier. Nach einigen Sekunden habe ich ihn wieder ein. Auf 100 m anfangend beginne ich mit meinem Maschinengewehr das Feuer. Langsam komme ich näher heran. Als ich nur noch 50 m von ihm weg war, hatte ich Schwierigkeiten mit meinem Gewehr. Ich mußte das Feuer für einige Zeit einstellen. Inzwischen hörte ich das Knattern des feindlichen Gewehres und sah auch deutlich, wie er nach je 50 Schuß eine neue Patronentrommel einführte. Inzwischen war ich auf 30 bis 40 m herangekommen. Ich hatte ihn genau im Visier. Wohl gezielt gebe ich auf nächste Entfernung noch etwa 200 Schuß ab, als das Gewehr still steht. Ein Blick überzeugt mich, daß ich keine Patronen mehr habe. Ärgerlich mache ich kehrt, denn jetzt bin ich wehrlos. Der andere fliegt nach Westen, also nach Haus. Auch ich schicke mich schon an, nach Hause, nach Osten zu fliegen, als mir der Gedanke kam, noch zuvor eine Runde zu fliegen, denn sonst könnte sich der andere einbilden, er habe mich getroffen. Drei Schuß habe ich in der Maschine. Ich sehe mich nach meinem „Kampfgenossen" um. Er ist nicht mehr zu sehen. Ich bin noch 2500 m hoch. Also 600 m sind wir bei unseren wahnsinnigen Kurven tiefer gekommen.

Endlich entdecke ich den Feind. Er ist etwa 1000 m unter mir. Wie ein welkes Blatt fällt er zur Erde. Er macht den Eindruck einer flügellahm geschossenen Krähe. Mal fliegt er ein Stück, mal fällt er ein Stück. Also hat er doch was abgekriegt. Nun gehe ich auch tiefer und fahre fort, den Gegner zu beobachten. Er scheint landen zu wollen. Jetzt sehe ich deutlich, daß er stürzt. Eine dicke Wolke steigt an der Aufschlagstelle auf, dann brechen helle Flammen aus der Maschine hervor. Soldaten eilen herbei.

Jetzt sehe ich zum ersten Male den Doppeldecker, den ich schützen wollte. Er landet auch. So entschloß ich mich auch zur Landung. Ich lande unmittelbar neben dem brennenden Apparat. An der Absturzstelle bemühen sich Soldaten um einen der Insassen. Ich erfahre von ihm, daß er Engländer ist. Er ist der Beobachter. Auf meine Frage, wo der Führer sei, zeigte er auf die brennende Maschine. Ich sehe hin, richtig, da liegt unter den Trümmern der Führer, schon völlig verkohlt. Der Beobachter wird ins Lazarett gebracht. Ich fliege wieder ab, unter den brau-

senden Hochrufen von etwa 500 Soldaten. Zu Haus angelangt, werde ich von den Leuten der Abteilung aus der Maschine gehoben und unter ‚Hoch'- und ‚Hurra'-Rufen zu meinem Zelt getragen (auf den Schultern). Später besuchte ich den Gefangenen im Lazarett. Er erzählte, daß ich die Maschine wohl öfters getroffen hätte, ohne damit großen Schaden anzurichten, bis ich schließlich ganz am Schlusse des Kampfes den Führer durch einen Schuß in den Nacken auf der Stelle getötet hätte. Darauf seien sie abgestürzt. Beim Aufprall sei die Maschine in Brand geraten, und er in hohem Bogen herausgeschleudert worden. Nur dadurch ist er gerettet. Er hat sich nur die Füße und einen Wirbelknochen gestaucht. Er hat auf mich etwa 400 Patronen verschossen, und war sehr erstaunt, nichts getroffen zu haben. So sieht ungefähr ein Luftkampf aus.

Vergleiche Bericht der Obersten Heeresleitung vom 22. September 1915: „Ein englisches Flugzeug wurde bei Willerval (östlich von Neuville) von einem unserer Kampfflieger abgeschossen. Der Führer ist tot, der Beobachter wurde verwundet gefangengenommen."

Ich bin jetzt derartig beansprucht, daß mein Abteilungsführer täglich sagt, ich solle nicht so viel fliegen, ich machte mich kaputt. Ich bin allabendlich todmüde. Dabei geht's mir aber gut, und ich fühle mich wohl.

Eigentlich habe ich Dir noch sehr viel zu berichten und zu beantworten. Ich werde wieder anfangen, täglich zu schreiben. Einstweilen will ich das bißchen abschicken, sonst ängstigst Du Dich vielleicht noch.

Ausflug mit Bruchlandung

Douai, den 11. Oktober 1915.

Wenn mich meine Berechnungen nicht täuschen, muß der Brief zur rechten Zeit kommen, übermorgen zu Deinem Geburtstage.

Also zu Deinem Wiegenfeste meine allerherzlichsten Glückwünsche aus der Ferne. Sicherlich hast Du im Geheimen gehofft, ich würde vielleicht plötzlich kommen. Auch ich habe an die Möglichkeit gedacht, aber es ging nicht, zumal da jetzt gerade wieder viel „los" ist. Statt dessen eilen meine besten Wünsche zu Dir aus

Feindesland. Möge Dir das neue Lebensjahr die Erfüllung aller Deiner, zum Teil schon recht alten Wünsche bringen. Dazu gehört vor allem Frieden in der Welt. — Unter dem fernen Donner der Geschütze rufe ich: Das Geburtstagskind Hurra! Hurra! Hurra! Mit guten Wünschen allein ist aber niemandem gedient. Dir eine Geburtstagsgabe darzubringen, bin ich leider durch die kriegerischen Zustände gehindert. Nun, so will ich Dir wenigstens endlich wieder einmal etwas ausführlicher von mir berichten, in der sicheren Erwartung, Dir auch damit eine Geburtstagsfreude zu bereiten.

Eines Tages fragte mich Hauptmann Kastner, ob ich ihn nach Gent fliegen wollte. Ich sagte natürlich zu. Er ist selbst nämlich Taubenflieger und hat noch nie Doppeldecker geflogen. Um 10 Uhr vormittags stiegen wir auf. Es war schlechtes Wetter. Nebel lag auf der Erde. Eine geschlossene Wolkendecke hing in 400 m Höhe. Zeitweise regnete es. Wir waren bald 400 m hoch. Gerade schweben wir über einem größeren Wald, als der Motor aussetzt. Wir sind zehn Minuten geflogen. Andre Male bin ich drei Stunden geflogen, ohne daß der Motor aussetzt. Ich biege vor dem Walde aus, und meinen Bemühungen gelingt es, den Motor wieder in Gang zu setzen. Aber nur auf kurze Zeit. Gleich darauf hört er ganz auf zu arbeiten, also Notlandung. Aber wo? Nur Wald, Wald. In einer Waldecke ist eine kleine Wiese, also dahin.

Während ich runtergehe, schätze ich ab, wie weit der Apparat ausrollen wird (von dem Schwung). So sehr ich auch abschätze und überlege, immer wieder komme ich zu dem Ergebnis: ich brauche mindestens 25 bis 30 m mehr, als die Wiese lang ist. Also geht's in den Wald rein. Dann ist die Maschine ganz sicher, wahrscheinlich auch wir kaputt. Der einzige Ausweg ist der: Ich setze so stark auf, daß die Räder brechen, dann können wir nicht mehr rollen. Allerdings können wir dann Kopf stehen oder uns überschlagen. Macht aber nichts. Ich setze also scharf auf. Knack, höre ich das Rad brechen. Noch einmal springt die Maschine hoch, mit dem Motor in die Erde, Schwanz hoch, langsam aber sicher überschlagen wir uns. Wir schnallen uns von den Riemen los und krabbeln heraus.

Da liegt nun der schöne Vogel, Räder nach oben, eine Tragfläche abgeknackst, das rechte Rad gebrochen, Propeller futsch.

Keine 10 m liegen wir vom Walde entfernt. Mein Hauptmann beglückwünscht mich zu dem Schwein. Es wäre das Einzige gewesen, das ich hätte machen können, sonst klebten wir jetzt sicher an den Bäumen. Daraufhin haben wir die so unterbrochene Reise im Auto fortgesetzt. Wir sind zwei Tage dort geblieben.

Die Reparatur meines Bruches hat fast drei Wochen gedauert. Gleichzeitig fast hatte Boelcke mit seinem 100 PS-Fokker Pech. In der Luft brach ein Teil seines Motors ab. Dadurch wurden der Motor, die Schutzhaube und der Propeller zerrissen, und er mußte landen. Erst vor drei Tagen ist er wieder flugfertig geworden. Weiterhin war unser Hilfskampfflugzeug infolge einer Motorpanne außer Tätigkeit gesetzt und schließlich war mein Fokker in einem Luftkampf derartig zerschossen, daß er auf längere Zeit unbrauchbar war. So waren von unseren stolzen acht Maschinen fünfzig Prozent außer Tätigkeit, nur ein Kampfflugzeug in Ordnung. Und das gerade in der Zeit der englisch-französischen Angriffe. Es war wie verhext. Wir sind hier alle der Ansicht, daß die Franzosen durch Spionage wußten, daß beide Fokker kaputt waren, denn so frech wie in diesen Tagen sind sie noch nie gekommen. Ganz tief waren sie und 16 Stück auf einmal. Und ich mußte zusehen.

Der Luftkampf, von dem ich schon oben schrieb, fand am 23. September statt und war sehr schwer. Ich hatte östlich Arras ein englisches Großkampfflugzeug, mit zwei Motoren und zwei Maschinengewehren, angegriffen. Im Laufe des Kampfes hat mir der Kerl das Fahrgestell, die Drahtseilverspannung im Fahrgestell, den Öltank, den Benzintank, die Motorschutzhaube, den Motor und den Rumpf mehrfach durchschossen. Ich hörte wohl die Geschosse flitzen, auch das Pfeifen der abgeschossenen Teile, aber getroffen hat mich nichts.

Großkampftage

Nun ist alles wieder in Ordnung. Alle acht Maschinen stehen da. Aber kein Franzose oder Engländer läßt sich sehen.

Von den Angriffstagen der Engländer und Franzosen zwischen Arras und Lens macht sich niemand einen Begriff, der es nicht selbst erlebt hat. Auch nicht einen Augenblick hat das Trommeln

der Geschütze aufgehört. Was für ein gewaltiger Angriff es war, geht am besten aus den beim Feind aufgefundenen Tages- und Angriffsbefehlen hervor. Es waren bange Tage. Aber wir haben auch diesmal mit unseren dünnen Linien standgehalten. Überraschend kam ja der Angriff dank unserer Luftaufklärung nicht. Schon vor etwa drei Wochen meldeten wir, daß hinter der feindlichen Linie Truppenversammlungen stattfänden. Die Ortschaften hinter der Linie, die photographiert wurden, ließen deutlich die starke Belegung mit Soldaten, Pferden und Kolonnen erkennen. Ungeheure Mengen von Geschützen standen bereit. So wurde der Angriff erwartet. Die Verluste der Feinde grenzen ans Fabelhafte. In sechs bis sieben Reihen haben die Engländer angegriffen und der Erfolg ist fast gleich Null.

Nochmals meine herzlichsten Glückwünsche, ich trinke eine Tasse Schokolade auf Dein Wohl!

Der vierte Sieg

Nordwestlich von Lille zwang Leutnant Immelmann einen englischen Kampfdoppeldecker in 4000 m Höhe nieder; dieser Offizier hat damit innerhalb kurzer Zeit vier feindliche Flugzeuge zum Absturz gebracht.

Auszug aus dem amtl. Heeresbericht vom 12. Oktober 1915.

Douai, den 17. Oktober 1915.

Heute will ich Dir den Bericht über meinen letzten Erfolg geben. Ich habe mich sehr gefreut, daß ich gerade an Deinem Geburtstage im Heeresbericht erwähnt wurde.

Aber laß mich erzählen.

Ich war nachmittag 1/43 Uhr aufgestiegen, um die sogenannte Luftsperre zu übernehmen. Ich flog nach Lens und Loos und traf da in Höhe von 2200 und 2500 m sechs englische Doppeldecker, mit denen ich eine halbe Stunde im Kampfe lag, ohne einmal einen richtig vor die Flinte zu bekommen. Denn kaum hatte ich einmal einen einigermaßen, sofort wurde ich von zwei bis drei anderen gleichzeitig angegriffen, so daß ich durch einen kühnen Sturzflug ausweichen mußte. Nach etwa einer halben Stunde flogen alle sechs nach Hause, ohne das Ziel, nach Lille zu fliegen, erreicht zu haben. Ich selbst flog zwischen La Bassée und Lens hin und her, um mich höherzuschrauben.

Ich hatte etwa 3000 m, als ich bei Lille Sprengpunkte sah, d. h. über Lille mußte ein feindlicher Flieger sein. Sofort flog ich hin und stieg dabei auf 4000 m. Über Lille sah ich dann einen englischen Doppeldecker, etwa 800 m unter mir. Ich ging steil auf ihn herunter. Als ich etwa noch 500 m ab war, hatte er mich gesehen. Er machte sofort kehrt und flog auf La Bassée zu. Noch ehe er herum kam, war ich auf etwa 250 bis 300 m heran,

feuerte und verfolgte ihn, immer Serien von 20 bis 50 Schuß abgebend.

Nachdem ich etwa 300 Schuß abgegeben hatte, feuerte der feindliche Beobachter nicht mehr. Nach etwa 400 Schuß stürzte das Flugzeug, sich mehrfach über den linken Flügel überschlagend, in die Tiefe. Ich ging ihm sofort sturzartig nach, so daß ich ihm immer hart auf den Fersen blieb. In 1400 m Höhe, also nachdem es etwa 1500 bis 1700 m gestürzt war, richtete es sich wieder auf und begann, in weiten Spiralen zu landen. Bei der Landung geriet es in eine Baumreihe. Der Führer starb kurz darauf, er hatte sechs Schuß, der Beobachter (Ltn. Leeson) einen leichten Beinschuß. Die Maschine war völlig zerstört.

Gleich zu Anfang hatte ich das englische Maschinengewehr durch einen Schuß ins Patronenlager unbrauchbar gemacht.

Während ich noch beim Flugzeug war, kam Prinz Ernst Heinrich von Sachsen. Er ließ sich alles erklären und lud mich schließlich zum Essen ein.

Als Erinnerung an dieses Flugzeug habe ich nur eine Funker-Tipper-Taste.

Außerdem schicke ich Dir an Beutestücken: zwei englische Pistolen, davon eine verbrannt, einen Motorzylinder und einen Motorkolben, beides zerschossen. Die Pistole stammt von meinem ersten Engländer, der verbrannte Revolver von meinem zweiten, der Zylinder mit Kolben von meinem Flugzeug, zerschossen im Luftkampf vom 23. September.

Ende September kam Boelcke von unserer Abteilung fort nach Metz. Leutnant von Teubern dazu als Beobachter. Das ist sehr schade. Kein Mensch weiß, warum.

Der Fünfte Sieg

Im Luftkampf schoß Leutnant Immelmann das fünfte feindliche Flugzeug ab, einen französischen Doppeldecker mit englischen Offizieren, die gefangengenommen sind.
Auszug aus dem amtl. Heeresbericht vom 27. Okt. 1915.

Douai, den 28. Oktober 1915.

Für alles, alles meinen herzlichen Dank. Die Lederweste ist prächtig. Sie hat ihren ersten Flug am 26. Oktober gemacht. Mit welchem Erfolg, hast Du inzwischen ja in den Zeitungen gelesen.

Ich beginne jetzt mit den Schilderungen der letzten Luftkämpfe. Nr. 1, 3 und Nr. 4 (bei Verlinghem, nordwestlich Lille) habe ich schon beschrieben, es fehlen also Nr. 2 und 5. Im ganzen habe ich etwa 30 Luftkämpfe gehabt. — Ich erinnere mich jetzt, daß ich Nr. 2 auch schon beschrieben habe, es war der Mann, der Boelcke angriff, dann mit Kopfschuß nach Souchez stürzte, unterwegs noch seinen Sturzhelm verlor.

Dann war längere Zeit kein Flugwetter. Am 21. Oktober hatte ich wieder einen Luftkampf mit einem französischen Eindecker, ich zwang ihn zum Runtergehen und er stürzte dann ab, leider auf eigenes Gebiet.

Am 26. Oktober war ich 1/2 10 Uhr aufgestiegen. Ich hatte eben 3500 m Höhe erreicht, als ich sah, daß ein feindlicher Flieger bei Arras über die Stellung flog, in Richtung nach Cambrai zu. Ich ließ ihn erst eine Weile ostwärts fliegen. Dann nahm ich seine Verfolgung auf, mich immer hinter sein Schwanzsteuer versteckend. So bin ich ihm etwa eine Viertelstunde gefolgt. Mir kribbelte es immer in den Fingern, endlich loszuschießen, aber ich beherrschte mich und begann das Feuer erst, als ich auf 60 m etwa

heran war. Ich sah genau, wie der Beobachter, der vornsaß, nach unten spähte. Knack — Knack — Knack ... ging mein Gewehr. 50 Schuß, da schlug auch schon eine lange Flamme aus seinem Motor raus. Er machte scharf rechtsum, um mich angreifen zu können. Nochmals 50 Schuß auf den Führer. Nun war sein Schicksal entschieden. In weiten Spiralen begann er zu landen. Von der ersten Serie hatte fast jeder Schuß gesessen. Höhensteuer, Seitensteuer, Tragflächen, Motor, Benzintank, Steuerkabel waren zerschossen. Der Führer (Capt. C. Dalgy) hatte einen Schuß in den rechten Oberarm. Außerdem hatte ich ihm den rechten Daumen abgeschossen. Die Maschine sah zwar noch ganz leidlich aus, hatte aber 40 Schuß abgekriegt. Der Beobachter (Ltn. R. J. Slade) war unverwundet. Sein Maschinengewehr (das vorn zum Balkon heraussieht) war völlig in Ordnung, er hatte aber keinen Schuß daraus abgegeben. So völlig hatte ich ihn überrascht.

Als die beiden abgeführt waren, konnte ich nicht weiterfliegen, da mein Benzin alle war. Als dann abends um 6 Uhr endlich Benzin da war, war es so dunkel, daß ich nicht mehr aufsteigen konnte, sondern mit dem Auto nach Haus fuhr, den Apparat mit zusammengeklappten Flächen hinten angehängt.

Mit meinem Hauptmann stehe ich einfach glänzend. Als ich jetzt am 26. meinen Fünften abschoß, wollte er mich buchstäblich umarmen.

Wenn Du eine Geburtstagsgabe erwartet hattest: Hast Du denn nicht das Geld erhalten, was ich am 2. Oktober abgeschickt habe? Ich schickte 350 Mark (für Kriegsanleihe). Da ich im ganzen 460 Mark bekomme, so blieben mir noch 110 Mark, eine Summe, mit der ich gerade im Monat auskomme, für Geschenkemachen bleibt da leider nichts mehr.

Inzwischen habe ich wieder einen Orden bekommen. Es ist der Militär-St. Heinrichs-Orden. Ich bekam ihn am 21. September. Am 22. war ich zum Prinzen Ernst Heinrich von Sachsen nach Lille eingeladen.

Daß es für jeden Abschuß einen Orden gibt, darfst Du auch nicht erwarten.

Ich werde mich jetzt nicht mehr dagegen sträuben, in die Zeitung zu kommen, nachdem ich gesehen habe, wie die ganze Heimat an meinen Erfolgen teilnimmt. Es ist ja ungeheuer. Ich habe mindestens 80 Glückwünsche erhalten.

Wie ich geehrt werde, das ist unglaublich. Das kann ich gar nicht schreiben. Meine Post ist riesig angeschwollen, seitdem ich ein berühmter Mann bin. Berühmtwerden bringt auch seine Lasten mit sich. Es will mir noch gar nicht in den Kopf, daß ich etwas Besonderes geleistet habe. Vor allen Dingen gib keine Briefe oder Bilder von mir aus der Hand, Du würdest dauernd bei mir in Ungnade fallen, falls von mir etwas veröffentlicht wird. Die öffentliche Nennung, die S. M. gutgeheißen und genehmigt hat, genügt mir. Außerdem ist es schon sehr spät. Deshalb gute Nacht.

Bescheidenheit

Der Schlußabschnitt seines Briefes vom 28. Oktober ist für die bescheidene Wesensart meines Bruders sehr kennzeichnend: Tat und Erfolg an sich genügen, daß dies aber etwas Besonderes sei, will ihm nicht in den Kopf! — Dann, die Kampfschilderungen, die nur für die Mutter bestimmt sind, dürfen ebensowenig wie ein Bild von ihm irgend jemandem gegeben werden, „daß ich dann wohlmöglich in einer Zeitung erscheine", wie er am 3. August schrieb. —

Erst kurz vor seinem Tode — auf der Höhe seiner volkstümlichen Beliebtheit und damit einsetzender Legendenbildung ist er bereit, Veröffentlichungen über seine Person zuzustimmen, da, wie er schreibt, „es nichts schadet, wenn auf diese Weise Irrtümer, die über meine Person verbreitet sind, ausgemerzt werden".

Zurückschauend sind wir — vor allem der Laie — wohl geneigt, die unschätzbaren Verdienste unserer namenlosen Aufklärungsflieger nichtachtend, als Maßstab für die Tüchtigkeit eines „Kriegspiloten" zunächst seine Abschußziffern zu nehmen. Da sind wir denn erstaunt, daß mein Bruder schon 1915 mit seinen 6 bis 7 Siegen bereits einen derart hohen Grad von Volkstümlichkeit und Berühmtheit erlangte, wie nach ihm selbst Boelcke und Richthofen mit ihren wesentlich höheren Luftsiegen kaum erreichten, wenigstens nicht während der Kriegszeit. Zwei Gründe sprechen vor allem für diese Tatsache. Einmal der, daß für die im Verband fliegenden, in Flug und Kampf sich gegenseitig deckenden Jagdgeschwaderflieger des letzten Kriegsjahres mit ihren Jagdflugzeugen, die eine sechsfach größere Feuerwirkung hatten, die Vorbedingungen für einen Luftsieg um ein mehrfaches günstiger waren, als dem allein in seinem ersten Fokkertyp mit dem einen, dazu noch unzuverlässigen M.G. auf Jagd gehenden Kampfflieger von 1915.

Pioniere der Luftwaffe

In Würdigung dieses Unterschiedes in der Schwierigkeit, einen Luftsieg herbeizuführen, wurde der höchste deutsche Kriegsorden, der „Pour le mérite" bis etwa Anfang September 1916 für acht Luftsiege, 1918 aber erst für dreißig Luftsiege verliehen. Trotzdem konnten sich 1918 noch eine ganze Anzahl unserer wackeren Jagdflieger den „blauen Max" (wie der Pour le mérite bei den Fliegern damals hieß) holen, während bis Mitte Juni 1916 sich erst drei Flieger diese hohe Auszeichnung erringen konnten.

Ein Beweis, wie schwierig es damals noch war, einen der immerhin schon zahlreichen Luftkämpfe zum eignen Siege zu gestalten oder mindestens doch dem zahlenmäßig stets weit überlegenen Gegner gegenüber sich zu behaupten, ist ja, daß keiner der ersten 15 Fokkerflieger das Jahr 1917 erlebt hat! Sie alle sind wert, daß ihre Namen in der Geschichte der deutschen Fliegerei als Pioniere der deutschen Luftwaffe der Nachwelt erhalten blieben, doch nur die Namen ihrer zwei hervorragendsten Vertreter sind bekannt und berühmt geworden: Immelmann als des ersten Jagdfliegers und seines Kameraden Boelcke, dem es vergönnt war, noch einige Monate länger zu wirken.

Mögen die Luftsiege aber damals auch noch so schwierig gewesen sein und meines Bruders und Boelckes Berühmtheit begründet haben, seine überragende Volkstümlichkeit hatte mein Bruder einem Erfolge zu verdanken, der nach ihm keinem Einzel-Jagdflieger, ja nicht einmal einer ganzen Jagdstaffel wieder beschieden war: Die absolute Luftherrschaft in einem Kampfabschnitt. 13 Monate lang konnte mein Bruder im Luftraum Lille bis Peronne „auf Ordnung sehen", wie er selbst es bescheiden bezeichnete, in Wahrheit aber eine unbedingte Luftherrschaft ausüben.

Luftherrschaft

Meist einsam zog er in großer Höhe seine Bahnen und wenn er ein feindliches Flugzeug in seinem Gebiete erspähte, stürzt er wie ein Habicht auf den Eindringling herab. Unsere tapferen Feldgrauen in ihren Erdhöhlen im Bereiche der 6. Armee aber wußten es und nahmen es mit Befriedigung zur Kenntnis, wenn es hoch oben in den Lüften knatterte: „Unser Immelmann wickelt wieder einen Tommy."

13 Monate lang ist er so der getreue Eckehard der 6. Armee, und nur wenige Wochen gelingt es nach seinem Tode seinen Fokkerfliegern unter der Führung seines besten Schülers, Leutnant Mulzer, die Mauer, die mein Bruder vor der 6. Armee errichtet hat, zu stützen, bis diese bei Beginn der Sommeschlacht zusammenstürzt und sich die feindlichen Geschwader wieder fast ungehindert in den Jagdgründen Immelmanns tummeln.

In unzähligen Flügen und Luftkämpfen mußte sich aber mein Bruder 1915 erst beim Gegner Geltung verschaffen, bis dann der Gegner, der ihn kommen sah, wußte: hier ist Flucht das beste Mittel, und bis es so weit war, daß, wenn immer es möglich, die feindlichen Flieger seinen Bereich mieden, und bis es soweit war, daß er, um feindliche Flugzeuge zu treffen und um Luftsiege erzielen zu können, in Nachbarabschnitte übergreifen mußte.

Schon seit Oktober 1915 aber erzählten sich jenseits der Drahtverhaue die Engländer, daß hoch in den Lüften über Lille ein Aar wacht, in dessen Bereich man kaum noch ungerupft eindringen könne.

Voll Respekt und Bewunderung geben die allzeit anerkennungsbereiten englischen Flieger meinem Bruder einen Beinamen — eine im Weltkriege nur einmal vorkommende Huldigung —, und dieser Beiname kennzeichnet und anerkennt so sehr seine treue und erfolgreiche Tätigkeit, daß er sich auch an der Front und in der Heimat mit Windeseile verbreitet, man gibt ihm den Namen des Herrschers der Luft, des

Adlers von Lille.

III

Der Adler von Lille

Der Sechste

Leutnant Immelmann schoß gestern westlich von Douai das sechste feindliche Flugzeug ab, einen mit drei Maschinengewehren ausgerüsteten englischen Bristol-Doppeldecker.
Auszug aus dem amtl. Heeresbericht vom 8. November 1915.

Douai, den 17. November 1915.

Soeben komme ich von einem Luftkampf zurück, der für mich nicht nur erfolglos, sondern sogar sehr nachteilig war. Neben einigen belanglosen Schüssen in die Tragflächen habe ich zwei Schüsse in den Motor bekommen, wodurch ich gezwungen war, zu landen. Ich war aufgestiegen, um Engländer zu jagen. Erst fand ich lange keinen. Nach einiger Zeit sah ich, daß ein feindlicher Flieger über Douai beschossen wurde. Ich war gerade über Arras. Als ich dann halbwegs zwischen Arras und Douai den Feind traf, sah ich, daß es drei englische Flugzeuge waren, ein großes und zwei normale. Ich war etwa 700 m höher, stieß auf den zuletzt fliegenden los und begann den Kampf. Er schoß sofort wieder. Durch das Knattern der Maschinengewehre waren auch die beiden anderen aufmerksam geworden, drehten bei und schossen auch.

So befand ich mich längere Zeit im Kampfe mit diesen dreien, bis ich hörte, daß mein Motor getroffen war. Zufällig im selben Augenblick hatte ich auch eine Ladehemmung. Mein Motor ließ natürlich stark nach, so daß ich runtergehen mußte. Hoffentlich hat einer von den dreien etwas abgekriegt.

Mit meinen Berichten bin ich arg im Rückstand. Am 7. November habe ich Nr. 6 abgeschossen. Bilder sind davon noch nicht vorhanden, werden aber noch kommen.

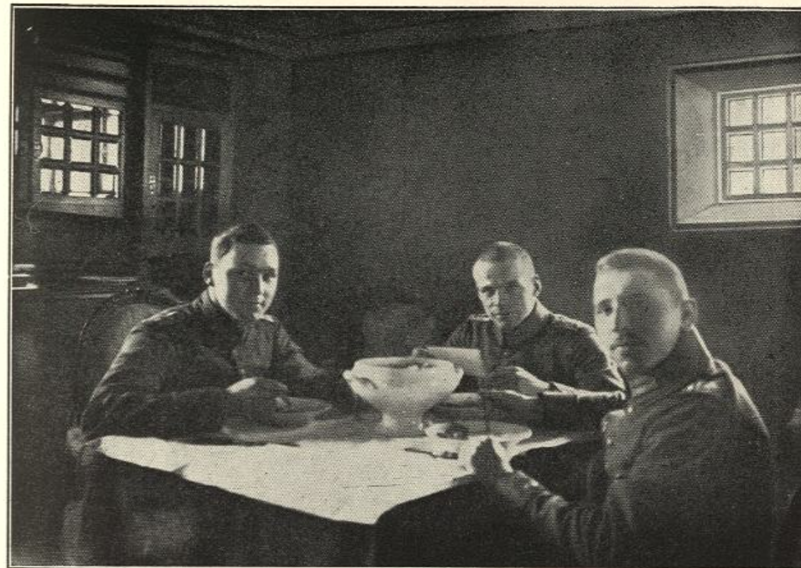
Am 7. November hielt ich wieder wie gewöhnlich Luftwache ab.

Ich machte im tiefsten Frieden einige Kringel über Arras, da sehe ich, daß bei Lens ein feindlicher Flieger über die Linien geht. Er ist etwa 1000 m tiefer als ich. Infolgedessen kann ich im Vorwärtsfliegen „drücken“ und komme dadurch außerordentlich rasch näher. Ich bin jetzt auf etwa 100 m ran. Der Engländer hat mich noch nicht bemerkt. Also schieße ich auch noch nicht. Erst auf 50 bis 60 m gebe ich 50 Schuß ab, worauf der Engländer sofort in einer Linkskurve tiefer geht. Ein etwa 200 m über mir fliegender Engländer beschießt mich noch, aber ohne Erfolg. Ich gehe dem von mir Angegriffenen nach. Nachdem er einige 100 m im Gleitflug niedergegangen ist, stürzt er. Kurz darauf lande ich neben ihm. Beide Insassen sind tot, die Maschine völlig zertrümmert. Ich ziehe die beiden Toten unter den Trümmern hervor. Der eine hatte sechs tödliche Schüsse, der andere (Capt. Adams) zwei Kopfschüsse. Außerdem hatten sie sämtliche Knochen gebrochen.

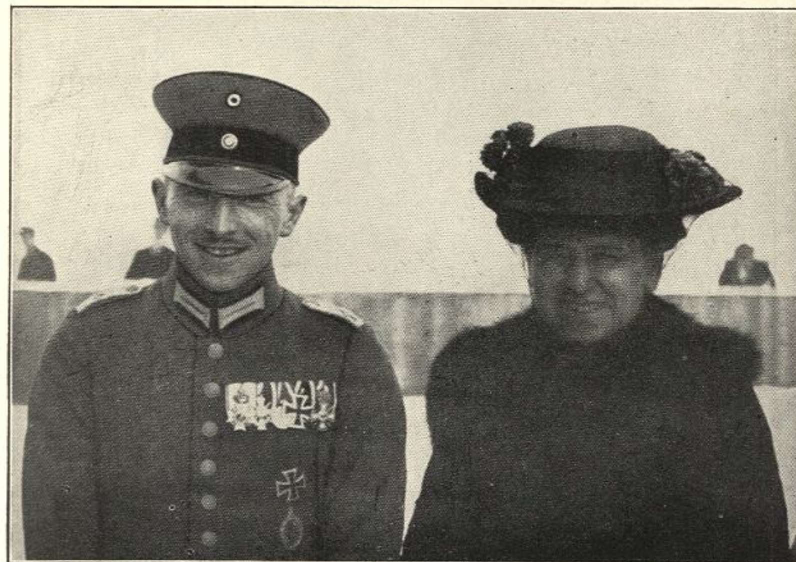
Der Stabsoffizier der Flieger, der den Luftkampf beobachtet hatte, war auch an der Absturzstelle erschienen. Von allen Seiten wurde ich beglückwünscht. Nachdem den beiden Toten alles abgenommen war, was militärisch von Wert war, wurden sie zur Beerdigung weggefahren. Ich stieg auf, um nach Haus zu fliegen. Dort wurde ich nun noch mehr gefeiert. Von allen Seiten strömen Glückwünsche herbei.

Am 14. November wurde ich zur Hoftafel beim Kronprinz Rupprecht von Bayern befohlen. Der König von Sachsen mit Prinz Ernst Heinrich war auch da. Ferner von Bekannten: Exzellenz von Laffert, Wilsdorf, O'Byrn (Flügeladjutant) und noch einige sonstige Größen des sächsischen Militärs.

Einige Tage vorher war ein Telegramm gekommen, worin mich der Kriegsminister Falkenhayn beglückwünschte und mir mitteilte, daß mir der Kaiser das Ritterkreuz seines Hausordens verliehen hätte. Das war natürlich etwas Außergewöhnliches, denn der Hohenzollernsche Hausorden ist etwas sehr Seltenes. Boelcke und ich sind bis jetzt die einzigen Flieger, die den Hausorden haben. Außer mir hat ihn nur noch ein sächsischer Offizier. Auch der König von Sachsen machte mich noch persönlich darauf aufmerksam, daß das eine ganz besondere Auszeichnung Seiner Majestät sei, auf die ich besonders stolz sein könne. Von den hohen und höchsten Herren wurde ich längere Zeit einzeln ins



Mit Oesterreicher und Boelcke beim Mittagessen
im Starthäuschen des Flugplatzes Douai



Auf Urlaub in Leipzig mit der Mutter zum „Weihnachtsfliegen“



Abteilung 62 am 20. 1. 1916 mit den beiden ersten „Pour le mérite“-Fliegern Boelcke und Immelmann

Gespräch gezogen und mußte fortwährend von meinen Luftkämpfen erzählen.

Über Nacht blieb ich gleich in Lille.

Ehrung durch den Sachsenkönig

Am nächsten Morgen wollte der König die Abteilung 24, eine sächsische Abteilung, Führer Hauptmann Rosenmüller, besichtigen. Ich sollte auch rauskommen, um vorzufliegen. Ich war nämlich schon am 14. auf dem Luftwege von Douai angekommen. Mein Bursche mit dem nötigen Gepäck und Hundchen war mit der Bahn gefahren. Um 10 Uhr kam ich auf dem Flugplatze der Abteilung 24 an. Sofort stürzten zwei Photographen auf mich zu und baten um die Ehre, mich photographieren zu dürfen. Ich war sehr gnädig. Ich bin etwa 20- bis 30mal geknipst und auch mit dem Kino aufgenommen worden. In etwa drei Wochen werden die Aufnahmen in allen Kinos in Deutschland erscheinen. Also Du mußt jetzt fleißig ins Kino gehen, um diese Aufnahme nicht zu verpassen. Ich bin kinematographisch zunächst an meinem an vierter Stelle abgeschossenen Engländer, darauf mit Hauptmann Rosenmüller und zuletzt im Gespräch mit dem König gekurbelt worden.

Alle Maschinen der Abteilung 24 waren parademäßig aufgestellt. Zuerst mein Engländer Nr. 4, dann mein Eindecker, zuletzt die zehn Apparate der Abteilung 24. Um 10 Uhr 30 Minuten vormittags traf der König ein. Er ging direkt auf mich zu, besichtigte und bestaunte zunächst Engländer Nr. 4, machte dann eine Aufnahme von mir vor diesem Engländer, denke Dir, der König hat mich geknipst. Dasselbe taten dann noch einige Exzellenzen und Generäle. Das machte aber dann schon nicht mehr so riesenhaften Eindruck auf mich. Der Kino arbeitete heftig, als der König dann zu meinem Apparat trat. Ich erklärte alles so genau wie möglich, um auch denen eine Ahnung von meiner Maschine zu geben, die völlige Laien waren. Alle Herren, auch Seine Majestät interessierten sich sichtlich dafür.

Nachdem der König an mir vorbei war, zog ich mein Lederzeug an und bereitete mich zum Aufstieg vor. Exzellenz von Wilsdorf hatte mich vorher noch gebeten, ja keine Sondersachen vor-

zufliegen, nur ganz normale Flüge auszuführen. Als Seine Majestät alle Maschinen gesehen hatte, stieg ich auf. Ich richtete es so ein, daß sich die Maschine gerade vor Seiner Majestät vom Boden abhob. Dann machte ich einige Kurven- und Gleitflüge, schoß etwa 80 Schuß in der Luft ab, machte einen kurzen Sturzflug und einen steilen Aufstieg, flog einmal dicht über den Erdboden am König vorbei, wobei ich die Hand zum Grüßen erhob, und landete dann. Als ich dann wieder auf dem Platz stand, knipste mich der König nochmals. Darauf kam er auf mich zu und sprach seine Anerkennung über das Gesehene aus. Plötzlich wurde er sichtlich verlegen: „S'ist wirklich großarbch was Se da gemacht ham, hm, hm, hm, hm. Ich habe Ihnen auch was mitgebracht. Hm, hm, hm. S'is ä Eindecker druff, tcha, ä Eindecker. S'is ä Deller (Teller) aus Meißen. Ja, Meißner Borzelahn. Hier, woll'n S' en ham? Hier, wenn S'n ham wolln." — Damit überreichte er mir einen Teller aus Meißner Porzellan, auf dem in sehr hübscher Art ein Luftkampf zwischen einer deutschen „Taube" und einem feindlichen Doppeldecker dargestellt ist. Es ist wirklich sehr nett gemacht.

Es flogen auch noch einige Doppeldecker, aber die konnten nichts Neues mehr bieten. Exzellenz von Wilsdorf erzählte mir dann, daß der Teller für mich eine besondere Auszeichnung sei, denn der König sei in Dresden selbst in die Königl. Porzellan-Manufaktur gegangen und habe den Teller höchstpersönlich ausgesucht. Es ist auch wirklich nett von ihm. Sicher ist ein solches Geschenk eine vielmehr persönliche Sache, als ein Orden.

Mittags war ich im Kasino der Abteilung 24 eingeladen. Nach Tisch besuchte ich dann meinen gefangenen Engländer Nr. 4, der noch in Lille war. Gegen 5 Uhr bin ich wieder nach Douai zurückgeflogen. Der Bursche fuhr wieder mit der Bahn. Die Eisenbahnfahrt dauert $^5/_4$ Stunden, ich fliege 12 bis 15 Minuten.

So sind also diese Ruhmestage vorüber, aber nicht die Folgen des Ruhmes. Die Briefschaften steigen ins Ungeheuere. Jeder will Berichte von mir haben, jeder will ausführlich von mir hören. Es ist mir gänzlich unmöglich, auch nur einigermaßen zu antworten. Du darfst nämlich keinesfalls denken, daß ich durch Briefschreiben an andere daran verhindert bin, Dir zu schreiben. Ich schreibe höchstens mal eine Karte mit meinem Bild. Ich hätte es nicht gedacht, daß Berühmtheit mit solcher Unbequemlichkeit

verbunden ist. Die kleinen Ehrungen, die mir noch so von anderen Seiten täglich und stündlich zuteil werden, kann ich Dir gar nicht berichten. Jetzt will ich Dir noch Deine Fragen beantworten.

Ja, daß ich nie auf Fliegerschule für Eindecker war, darüber wundert sich jeder, das muß man erst jedem sagen, sonst wird es nicht geglaubt.

Fressalien kannst Du jederzeit schicken, die sind immer willkommen. Daß eine Sendung an mich nicht ankommt, halte ich für ausgeschlossen, denn ich bekomme fast täglich Briefe mit der Anschrift:

Fliegerleutnant Immelmann im Westen

und das genügt vollständig....

Urlaub

Ein einziges Mal nur hat unsere Familie die Freude gehabt, ihn vom Felde aus in der Heimat auf Urlaub zu sehen, denn da er für sich selbst keinen Urlaub eingab, der ihm nur Trennung von der liebgewordenen Abteilung und vom Frontdienst bedeutet hätte, so mußte der Anlaß auch hier nur ein besonderer sein. So war es auch! Zur Beschaffung von Mitteln für Weihnachtsgeschenke an die Flieger sollte auf dem Leipziger Flugplatze in Mockau am 28. November 1915 ein Schaufliegen veranstaltet werden, das möglichst eindrucksvoll die Fortschritte unserer Luftwaffe zeigen sollte. Man hatte hierzu für meinen Bruder bei dessen Armeeoberkommando um Beurlaubung und ihn selbst um persönliche Mitwirkung gebeten. Er schrieb hierauf: „Ich sage nicht ja, ich sage nicht nein, ich komme gern, wenn es meine Pflicht erlaubt"; und das Armeeoberkommando bewilligte in Anbetracht des guten Zweckes den Urlaub.

Wie groß damals schon die Volkstümlichkeit und Beliebtheit des jungen Fliegers war, bewies der glänzende Verlauf der Veranstaltung. Leipzigs Oberbürgermeister feierte in einem vorausgehenden Frühstück meinen Bruder als den bedeutendsten Vertreter der jungen Luftwaffe und überreichte ihm dabei einen von Juwelier Schneider in Leipzig gestifteten prachtvollen Silberpokal.

Über der ausgedehnten Weite des Flugplatzes selbst lag schneidende Kälte und doch säumte eine vieltausendköpfige Menge den

Platz. Wer bliebe auch zu Hause, wenn es galt, den jungen Fliegeroffizier zu sehen, dessen Taten in aller Mund waren, von dem der Heeresbericht täglich wieder neue Erfolge melden konnte, dessen Mutter in den Mauern Leipzigs wohnte? Ich stand damals ebenfalls bei einer Feldfliegerabteilung und befand mich gerade auf Urlaub, so daß ich meinen Bruder auf den Flugplatz begleiten konnte. Auch Direktor Fokker war zur Begrüßung des erfolgreichsten Fokkerfliegers von Schwerin nach Leipzig gekommen. Da nun mein Bruder infolge eines soeben bekanntgegebenen Wunsches der Militärbehörde — der ihm natürlich Befehl sein mußte —, seine Flugkunst leider nicht zeigen konnte, so führte Direktor Fokker selbst seinen „Fokker" in vollendetster Weise vor.

Mein Bruder war bald von der Menschenmenge erkannt worden. Da gab es kein Halten mehr! Nicht endenwollender Jubel brauste über das Feld. Von einer dichten Menschenmenge umringt, konnte er sich vor dem immer wieder auflodernden Beifall dieser Begeisterten kaum retten. Durch diese lebende Mauer da vor ihm gab es kein Durchkommen. In der mitreißenden Welle der Begeisterung hob man ihn schließlich auf die Schultern und trug ihn unter fortgesetztem Jubel der Anwesenden über den Platz, bis es ihm gelang, sich seinen Leipzigern zu entziehen und zu seiner schon lange auf ihn harrenden Mutter zu entfliehen.

Dieser Tag wird wohl für alle, die ihn miterlebten, auch heute noch unvergeßlich sein!

Auch in den nachfolgenden wenigen Urlaubstagen war es meinem Bruder kaum möglich, sich in den Straßen Leipzigs zu zeigen, schnell wurde er meist erkannt und bildete dann den Mittelpunkt begeisterter Ovationen.

Doch lange hat es ihn nicht gehalten. Tage des Feierns lagen ihm nicht. So fuhr er noch vor Ablauf dieses ihm gewissermaßen zudiktierten Urlaubs wieder zur Front zurück. Nur schlechter Gesundheitszustand wäre für ihn ein Urlaubsgrund geworden, doch da er sich bis zum letzten Tage einer eisernen Gesundheit erfreute, so waren diese Leipziger Urlaubstage die einzigen, und bis zu seinem sieben Monate später erfolgten Tode ist er nicht wieder in die Heimat gekommen.

Der Siebente

Leutnant Immelmann brachte gestern über Valenciennes das siebente feindliche Flugzeug, einen englischen Eindecker, im Luftkampf zum Absturz.
Auszug aus dem amtl. Heeresbericht vom 16. Dez. 1915.

Besuch in Braunschweig

Douai, den 20. Dezember 1915.

Nun bin ich schon 14 Tage wieder hier und noch nicht dazugekommen, Dir zu schreiben. Als ich aus Leipzig abfuhr, hatte ich keine Ahnung, wie der Zug fahren würde. Ich wußte nur, daß ich nach Köln kommen würde und das genügte mir auch völlig. Ich war deshalb nicht wenig erstaunt, als ich plötzlich las: „Wolfenbüttel". Also mußte Braunschweig die nächste Stadt sein. Sofort erkundigte ich mich beim Schaffner nach Anschlüssen, wenn ich einen Zug überspringen würde, und erfuhr, daß ich mit dem Nachtzuge 1 Uhr bis Lille glatt durchfahren könnte.

Günstiger konnte ich es nicht treffen. Ich unterbrach also meine Fahrt in Braunschweig, mit der Absicht, noch diese Nacht weiterzufahren. Tante Else und Alma freuten sich sehr, und als ich dann Ilse um 1 Uhr von der Schule abholte, war die ganz außer dem Häuschen. Ich mußte natürlich viel erzählen. Die alte Großmutter und eine andere alte Dame kamen auch, um mit zu lauschen.

Als ich dann abfahren wollte, bettelten Alma und besonders Ilse so hartnäckig noch dazubleiben, daß ich beim besten Willen nicht anders konnte als dableiben, wenn ich nicht gerade herzlos erscheinen wollte. Noch am Abend vor Schlafengehen mußte ich Ilse versprechen, sie am nächsten Mittag wieder ohne Mantel von der Schule abzuholen (wegen der Orden). Vormittags war

ich bei Küsters, um denen guten Tag zu sagen. In der Nacht bin ich dann höchst vergnügt weitergefahren, mit dem sicheren Empfinden, daß sich Boetzels meines Besuches wirklich gefreut haben.

In Douai war man zunächst erstaunt, daß ich einen Tag früher kam, als nötig war. Ereignet hatte sich in der Abteilung fast nichts. Es waren nur zwei Flugtage gewesen. Eine Nachbarabteilung hatte ein französisches Flugzeug abgeschossen. Es ist genau so einer wie Nr. 5.

Am Sonnabend darauf wurde ich wieder mal zum Kronprinzen von Bayern eingeladen. Vor Tisch überreichte er mir den Bayrischen Militärverdienstorden mit Schwertern. Es war ein Essen in ganz kleinem Kreise. Wir waren nur sieben Mann.

Überschlag auf Fokker

Die nächsten Tage in Douai waren ziemlich abwechslungsreich. Fortwährend kam jemand um die beiden „Kanonen" kennenzulernen, denn seit etwa acht Tagen ist auch Boelcke wieder bei unserer Abteilung. Ihm hat es bei der B.A.M. (Brieftaubenabteilung Mitte) nicht gefallen. Boelcke hat schon den 160 PS-Fokker, den ich mir in den nächsten Tagen holen soll. Diese Maschine, ebenfalls ein kleiner Eindecker, hat 160 Pferdestärken, steigt in einer 1/4 Stunde auf 3000 m und fliegt in der Stunde 160 bis 170 km.

Im allgemeinen war hier ganz netter Flugbetrieb. Am 12. Dezember mußte ich die Verfolgung eines feindlichen Doppeldeckers aufgeben, weil mein Motor (100 PS) anfing nachzulassen. Es machte sich eine Ausbesserung notwendig, die am Tage darauf vollendet war. Ich wollte den Motor ausprobieren (am 13. Dezember vormittag). Es blies ein ziemlich starker Wind. Ich hatte eben den Platz verlassen und war etwa 40 bis 50 m hoch, als der Motor stark nachließ und plötzlich ganz stehenblieb. Also mußte ich runter. Ich landete notgedrungen auf einem Sturzacker. Schon war ich fast unten, als die Räder in eine tiefe Furche gerieten, der Wind griff unter das Steuer (ich mußte mit Rückenwind landen) und hob den Schwanz hoch. Langsam, aber sicher überschlug ich mich. Ich verkroch mich tief in die Karosserie und stellte schleunigst das Benzin ab. Nun wartete ich. Mehrmaliges kräftiges Krachen, dann lag der Vogel auf dem Rücken. Ich hatte nirgends Schmerzen, also war mir wohl nichts passiert. Mit vieler Mühe schnallte ich mich los und versuchte hervorzukriechen. Aber das war völlig unmöglich. Trotz größter Anstrengung gelang es mir nicht, die 7 bis 8 Zentner schwere Kiste anzuheben. Also ergab ich mich in mein Schicksal und wartete. Endlich, nach langer, langer Zeit kamen Soldaten, die meinen Überschlag beobachtet hatten. Sie hoben einen Flügel an, und so gelang es mir, mich zu befreien. Wie sah der schöne Vogel aus? Propeller entzwei, Motorachse verbogen, Rumpf in der Mitte gebrochen, die beiden Steuer gebrochen. Also: Ziemlich restlos verbraucht. Bald kam ein Auto von der inzwischen benachrichtigten Abteilung, holte mich ab, und ich stieg sofort mit einem anderen 100 PS-Fokker auf.

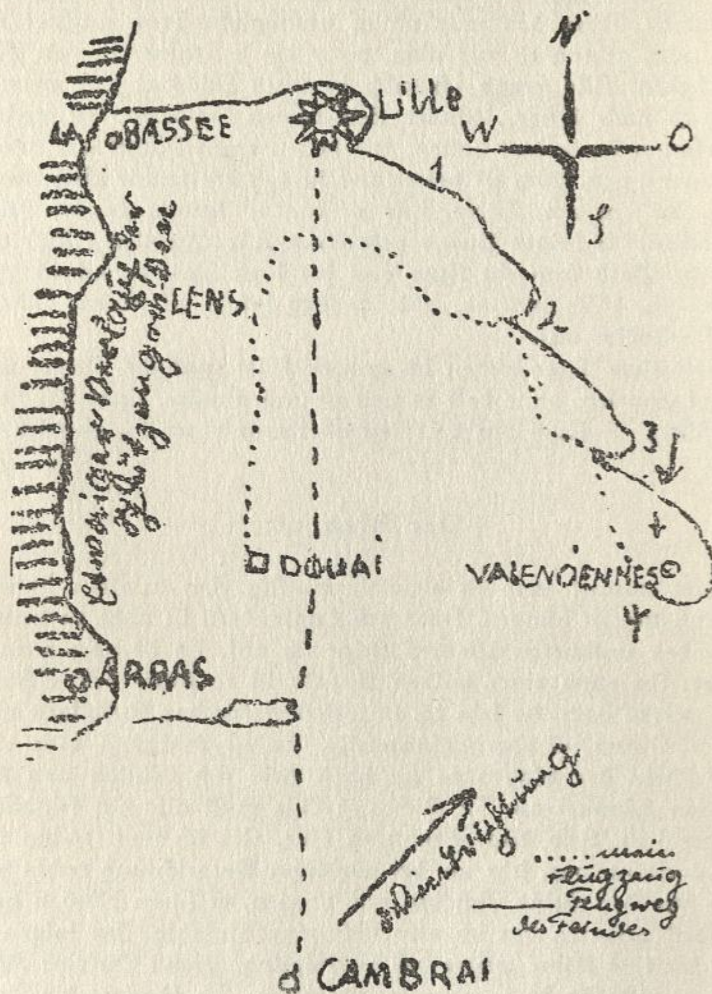
An diesem Tage waren im ganzen sechs englische Flieger über Douai gewesen, ohne daß es uns gelungen wäre, einen davon zu erwischen. — Auch am 14. Dezember war reger Flugbetrieb.

Der Siebente

Tags darauf war es ziemlich dunstig. Die Wolken schienen ziemlich tief zu hängen. Aber den Engländern ist nicht zu trauen. Trotz des unsicheren Wetters steige ich auf. Es ist noch ziemlich finster. In etwa einer halben Stunde ist es sicher hell. Ich bin eben 200 m hoch, da sehe ich in weiter Ferne das Aufblitzen platzender Granaten oder Schrapnells. Es ist Richtung Lille. Der Feuerschein der platzenden Geschosse hebt sich deutlich von dem dunklen Himmel ab. In Richtung Lille muß also ein feindlicher Flieger sein. Also Marschrichtung Lille. Als ich noch 10 km von Lille entfernt war, sehe ich, bei nördlicher Flugrichtung rechts hoch über mir den Feind. Ich bin erst 1200 m, er schon 2800 m hoch. Bis auf weiteres bin ich also nicht angriffsfähig. Im folgenden gebe ich eine kleine Skizze der Verfolgung. Wenn Du eine Karte hast, kannst Du es ja genauer verfolgen. Ich skizziere die Sache aus dem Gedächtnis, also ohne Anspruch auf Genauigkeit.

Als er mich sah, flog er nicht südlich, was er wahrscheinlich vorhatte, sondern bog vor mir nach Osten aus. Ich machte kehrt und flog, immer noch tiefer als er, neben ihm her. Bei 2 (der

Skizze) versuchte er durch einen Rechtsbogen die rettende Linie zu erreichen. Sofort flog ich auf ihn zu, obwohl ich noch immer



etwas tiefer war und ihn deshalb gar nicht angreifen konnte. Ich war jetzt etwa 2600 m, er 2800 m hoch. Durch meine vorgetäuschte Angriffsbewegung ließ er sich verleiten, von seiner Rich-



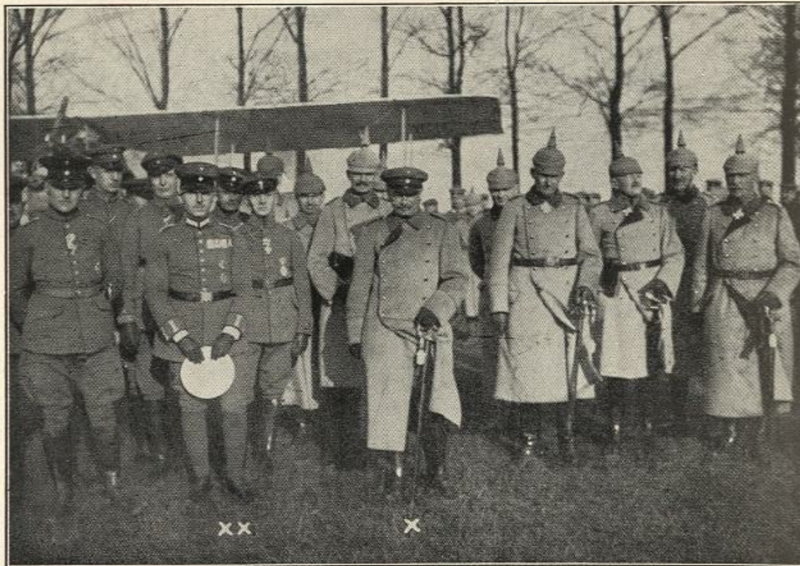
Am 25. Geburtstag
an den Trümmern des dritten abgeschossenen Flugzeugs



Der am 10. Okt. 1915 bei Berlinghem abgeschossene
vierte Engländer, ein Bristol-Doppeldecker



Der am 15. 12. 1915 bei Valenciennes abgeschossene siebente Gegner, ein Morane-Saulniers-Eindecker



König Friedrich August von Sachsen besucht die Fliegerabteilung 24 in Lille und überreicht einen Teller aus Meißner Porzellan

tung nach Westen abzulassen und weiter nach Südosten zu fliegen. Bei 3 (der Skizze) versuchte er dasselbe Manöver nochmal, von der gleichen Ergebnislosigkeit begleitet. Jetzt waren wir gleich hoch. Trotzdem ließ ich meine Maschine noch weiter steigen. Er machte das Gegenteil, er drückte seine Maschine und erreichte dadurch eine so große Schnelligkeit, daß er mir fast aus dem Auge kam. Nur als schwachen grauen Schimmer sah ich ihn in weiter Ferne am Horizont. Er hoffte bestimmt, daß ich ihn verloren hätte, denn bei Punkt 4 (der Skizze) steuerte er rechts um, Richtung auf Douai nehmend.

Jetzt war ich 3200 m hoch, er mochte 2600 oder 2700 m hoch sein. Infolge meiner größeren Höhe gelang es mir jetzt, da er etwa senkrecht zu meiner Flugrichtung flog, außerordentlich schnell an ihn heranzukommen. Als wir noch 500 bis 600 m auseinander waren, begann er ein rasendes Maschinengewehrfeuer auf mich zu eröffnen. Eine viel zu große Entfernung, als daß er Erfolg haben könnte. In der Zeit, in der ich von 500 bis 150 m herangekommen war, hatte er mindestens 500 Schuß verfeuert.

Jetzt begann auch ich zu schießen. Zunächst eine Reihe von 40 Schüssen. Der Feind flog noch munter geradeaus. Inzwischen komme ich immer näher heran. Der Feind schießt nicht mehr. Warum wohl nicht? Jetzt sind es nur noch 100, dann 80, schließlich 50 m Entfernung. Ich sehe den feindlichen Beobachter, wie er an seinem Maschinengewehr herumarbeitet. Er hat wahrscheinlich Ladehemmung. Diesen Augenblick muß ich ausnützen. Ohne auch nur den Bruchteil einer Sekunde Pause zu machen, gebe ich 150 Schuß ab. Plötzlich bäumt sich der Eindecker hoch auf. Den Propeller zum Himmel, das Steuer zur Erde gerichtet, so steht er einige Sekunden auf der Schwanzspitze. Dann überschlägt er sich über den rechten Flügel und saust senkrecht nach unten. Meine Bemühungen, ihn noch im Sturze wiederzusehen, sind erfolglos. Ich ziehe noch einen Kreis an der Kampfstelle, dann fliege ich nach Haus. Hier werde ich schon mit Jubel begrüßt. Aus Valenciennes war ein Fernspruch gekommen: „Im Luftkampf über Valenciennes schoß ein Fokkereindecker einen feindlichen Eindecker ab. Dieser ist sich mehrmals überschlagend nach Raismes nordöstlich Valenciennes abgestürzt. Einzelheiten fehlen noch. Der deutsche Eindecker hat Richtung Douai genommen."

Da ich der einzige war, der aufgestiegen war, so wußte die Abteilung schon, wer der Sieger war.

Ich bat meinen Abteilungsführer, sofort nach Valenciennes fahren zu dürfen, was er mir auch gestattete. Dort angekommen, erfuhr ich, daß die Trümmer schon weggeschafft, die Leichen (Leutnant Hobbs und Leutnant Johnston) schon geborgen seien.

Von Augenzeugen erfuhr ich noch folgende Einzelheiten: Nachdem der Apparat zunächst ein Stück senkrecht abgestürzt war, überschlug er sich mehrere Male. Dabei fiel allerlei heraus, zuletzt in etwa 100 m auch der eine der beiden Insassen, der Beobachter. Er fiel auf einen Baum. Die Äste durchbohrten seinen Körper, dann fiel er zur Erde. Er wies mehrere Kopf- und Halsschüsse auf, der Tod muß also auf der Stelle eingetreten sein. Die Maschine mit dem Führer wurde 500 m davon entfernt aufgefunden. Auch der Führer hatte zwei Kopfschüsse, außerdem einen Brust-, einen Beinschuß. Die Maschine war an eine Hauswand gestürzt und da völlig zerschellt. Ein Maschinengewehr habe das Flugzeug nicht gehabt. Da ich den Feind aber hatte schießen hören, veranlaßte ich, daß noch weiter gesucht würde. Schließlich fand man es weit abseits liegend. Es war auch rausgefallen. Nun wurde es mir auch klar, warum der Engländer nicht mehr geschossen hatte. Eins meiner Geschosse hatte seinen Lauf durchbohrt, ein zweites hatte seinen Lademechanismus zerstört. Das alles konnte ich natürlich oben nicht wissen. Allerseits beglückwünscht, kehrte ich darauf nach Douai zurück.

Das waren in Kürze die Erlebnisse der letzten Tage. Hast Du denn die Fahne herausgehängt, als die Kunde von Nr. 7 kam? — Du hoffst, daß ich zu Weihnachten nach Hause komme, aber das ist völlig ausgeschlossen. Schon gestern habe ich Dir zwei große Bilder geschickt, von P. aufgenommen. Es soll das unsere Weihnachtsüberraschung sein.

Gleichzeitig schicke ich Dir 100 Mark. Sicher brauchst Du wieder irgend etwas, was Du Dir gern kaufen würdest, wenn Du das Geld hättest. Eigentlich wollte ich etwas dafür kaufen, aber würde ich hier etwas dafür kaufen, so würden die Franzosen das Geschäft machen. Und bei uns wird auch sicher jeder Geschäftsmann gern die 100 Mark nehmen. Für Elfriede lege ich 50 Mark bei. Sie soll sich etwas Vernünftiges dafür kaufen. Es sieht zwar komisch aus, wenn ich Euch Geld schicke, aber ich finde es töricht, wenn man, wie viele es tun, französische Vasen und anderen Dreck kauft, um das Zeug dann zu Hause aufzustellen.

Vor Weihnachten schreibe ich nun kaum noch, denn bis dahin wird nicht viel vorfallen. Also schon heute: Ein recht gesundes Weihnachtsfest!!!

Der Achte

Die Leutnants Boelcke und Immelmann schossen nordöstlich von Tourcoing und bei Bapaume je ein englisches Flugzeug ab. Den unerschrockenen Offizieren wurde in Anerkennung ihrer außerordentlichen Leistungen durch Se. Majestät den Kaiser der Orden Pour le merite verliehen.

Auszug aus dem amtl. Heeresbericht vom 13. Januar 1916.

Douai, den 29. Januar 1916.

Ich glaube, nicht erst versichern zu müssen, daß meine Briefschulden ins Unermeßliche gestiegen sind. Täglich 30 bis 40 Briefe und Karten. Entsetzlich. Trotzdem geht mir's gut.

Inzwischen hat sich einiges ereignet, und so will ich Dir wieder einmal etwas erzählen.

Ich weiß gar nicht mehr, wo ich in meinem letzten Brief stehengeblieben bin. Daß ich einen silbernen Pokal, „Dem Sieger im Luftkampf", erhalten habe, und daß Deine Sendung etwas spät ankam, schrieb ich wohl schon. Das macht aber fast gar nichts. Es war alles gut erhalten, und bis auf die beiden kleinen Schachteln Baumschmuck, alles sehr brauchbar.

Am 5. Januar war ein Bombengeschwader da. Ein Gegner davon wurde abgeschossen. Schon früh hatte Boelcke einen abgeschossen. Als das Geschwader kam, nahm ich rasch Boelckes 160 PS-Fokker. Ich wußte nicht, wieviel Benzin darin war, und als ich 2500 m erreicht hatte, war es alle.

Am 12. Januar kam früh gegen 8 Uhr 30, als eben die Dämmerung dem Tageslicht gewichen war, die Nachricht, daß an verschiedenen Stellen feindliche Flieger die Linie überflogen hätten. So stiegen denn Österreicher und ich in unseren Fokkern auf, in

der Hoffnung, einen oder den anderen zu fassen. Als ich 500 m hoch war, sah ich, daß auch Boelcke aufstieg. Ich sah ihn dann nicht mehr und weiß nicht, wohin er geflogen war. Jedenfalls halten wir uns nie mehr in der Gegend von Douai auf, denn da kommt ja doch keiner hin. Österreicher und ich fliegen nach Arras und biegen dann nach Süden ab.

Ich bin halbwegs zwischen Arras und Bapaume, als ich in Richtung auf Cambrai Sprengpunkte sehe, die nach Norden wandern, also scheint einer von Cambrai nach Douai fliegen zu wollen. Ich biege sofort nach Osten ab.

Auch Österreicher scheint die Sprengpunkte gesehen zu haben. Wir sind beide 3200 m hoch, der Feind mußte, nach den Sprengpunkten, zwischen 2600 und 2800 m sein. Zu meinem größten Bedauern ist Österreichers Maschine schneller. Der feindliche Flieger war überhaupt nicht, die Sprengpunkte außerordentlich schlecht zu sehen, da wir genau gegen die Sonne flogen, die noch sehr tief stand. Nur mit Mühe konnte ich genauen Kurs einhalten. Österreicher kam nach Süden ab. Nur dadurch gelang es mir, vor ihm an den feindlichen Flieger heranzukommen, der in west-östlicher Richtung flog. Noch hatte ich den Typ nicht erkannt, als er plötzlich sehr schnell kehrtmachte und nach Westen flog. Ich war noch 3000, er 2800 m hoch. Er schien mich gesehen zu haben. Weshalb sonst die scharfe Wendung? Jetzt erkannte ich ihn! Ein Vikkers Doppeldecker. Beobachter und Führer vor dem Motor. Jetzt kam er genau auf mich zu. Ich ging steil auf ihn runter. 20 m sauste ich über ihn hin. Der Beobachter schoß vorn heraus. Deutlich sah ich die beiden braunen Lederkappen. Der Beobachter lag in knieendem Anschlag vor seinem Maschinengewehr. Jetzt galt es, meine Maschine eher herumzubekommen als der Feind. Ich war schon vollständig herum, als der Engländer eben erst zu einer Rechtskurve ansetzte. Wie wild feuerte ich jetzt, aber ohne Erfolg, er führte seine Kurve noch zu Ende. Aber gleichzeitig mit ihm war ich auch schon herum, so daß ich ihn jetzt genau vor mir hatte. Ich gab noch etwa 100 Schuß ab. Da schlug mit einem Male eine rotgelbe Flamme zum Motor heraus, eine lange Rauchfahne hinter sich lassend. Ich hörte auf zu schießen, der Engländer ging im steilen Kurvenflug herunter, lichterloh brennend. Ich beobachtete noch, wie er glatt landete und jemand heraussprang. Menschen eilten herbei, die in der Nähe

bei einer Dreschmaschine beschäftigt waren. Ich landete etwa einen Kilometer entfernt auf einer Wiese. Die Maschine hatte das ausströmende Benzin in Brand gesteckt, denn ich hatte den Benzinbehälter mehrfach getroffen. In 2200 m hatte das Flugzeug angefangen zu brennen. Als ich hinkam, brannte es noch.

Der Beobachter (Ltn. W. E. Joung) war an einem Bauchschuß gestorben, der Führer (Ltn. Kenys) am Kopf ganz leicht verwundet. Er sagte mir, daß sein Beobachter völlig den Kopf verloren hätte, er habe nur 5 Schuß abgegeben, unfähig, sich weiter zu verteidigen. Ich stellte mich ihm vor und sagte ihm, daß er mein achtes Opfer sei.

Da fragte er: „You are Immelmann (Eimelmänn)? — Sie sind wohlbekannt bei uns. Auch Ihr heutiger Sieg ist ein schöner sportlicher Erfolg für Sie."

Ich übergab dann den Verwundeten einem Arzt, die Maschine mit Inhalt dem Führer einer in der Nähe liegenden Fliegerabteilung und stieg von neuem auf. Das Wetter hatte sich verschlechtert, so daß ich gleich nach Hause flog. Stolz machte ich meinem Hauptmann Meldung von meinem neuen Siege. Er beglückwünschte mich herzlich und sagte: „Sie sind ein Prachtkerl, und wissen Sie, der Boelcke hat auch einen in der Nähe von Lille."

Noch nie habe ich mich über einen Sieg Boelckes so gefreut, wie an diesem Tage. Leider war Boelcke bei Lille gelandet und noch nicht zurück, so daß wir uns noch nicht beglückwünschen konnten.

Am Nachmittag stellte mir der Hauptmann ein Auto zur Verfügung, um das Gewehr, das M.G. und die Patronen usw. abholen zu können. Ich nahm noch einen Photographen mit, der einige Aufnahmen machte. Außerdem fuhr ein lieber, netter Kamerad mit, der leider einige Tage darauf im Luftkampf erschossen wurde.

Auf dem Wege nach Bapaume, wohin die Waffen und Trümmer gebracht waren, fuhren wir drei Hühner tot, die wir mitnahmen, und die uns am nächsten Tage mit Reis eine schöne Mahlzeit boten.

Ziemlich spät, gegen 9 Uhr, kamen wir zurück. Daß Sekt auf dem Tische stand und alles in bester Laune war, war ja bei dem Doppelsieg nicht zu verwundern. Alle hatten schon gegessen, nur wir Zuspätgekommenen noch nicht. —

Der „Pour le mérite"

Wie immer bei einem erfreulichen Ereignis in der Abteilung, sprach der Abteilungsführer einige Worte, nur, daß er diesmal noch lebhafter, noch freudiger sprach. Ich weiß nicht mehr, was er alles sagte, ich war zu freudig erregt. Erst gegen Ende seiner kurzen Rede lauschte ich auf. Denn er sprach von einem Markstein in der Geschichte der Fliegerei, von einem Wendepunkt, von einer Anerkennung von höchster Stelle, bis es schließlich heraus war, das große Wort:

„S. M. der Kaiser hat allergnädigst geruht, den beiden Siegern im Luftkampf den höchsten Kriegsorden, den Orden ‚Pour le mérite' zu verleihen."

Ich war sprachlos. Hätte es nicht mein Abteilungsführer vor versammeltem Offizierskorps gesagt, ich hätte es für einen Scherz gehalten. Ich konnte an diesem Tage weder etwas essen noch trinken, ich wußte nicht, ob ich wachte oder träumte. Ich habe nie so schlecht geschlafen, wie die folgende Nacht. Nur vom „Pour le mérite" habe ich geträumt.

Am nächsten Tage kam Glückwunsch über Glückwunsch, telegraphisch und telephonisch.

Es waren Tage, die mir ewig unvergeßlich sein werden. Zum König von Bayern wurden wir eingeladen, ein paar Tage darauf zum Kronprinzen von Bayern, der uns den Orden überreichte. Der König von Sachsen, der Kronprinz von Preußen und der von Sachsen, Prinz Sigismund, der Feldflugchef usw. schickten Telegramme, um mich zu beglückwünschen. Ebenso ging es Boelcke. Meine Post schwoll bis zu 50 Briefen am Tage an. Mein Bursche wurde mein „Privatsekretär". Endlich nach 14 Tagen flaute die Sache wieder etwas ab.

Am Tage nach unserem Doppelsiege griff Boelcke wieder einen Engländer an, dem es jedoch gelang, noch eben eigenes Gebiet zu erreichen. — Wenige Tage später kam Boelcke von der Abteilung fort.

Meinen 160 PS-Fokker habe ich gleich herkommen lassen. Meine Reise nach Schwerin fällt also weg. Gott sei Dank! Vor der Bahnfahrt hatte ich schon lange schreckliche Angst.

Er kam am 16. Januar an, die beste Lösung, so versäume ich auch nichts.

So, das wären in kurzen Worten die Erlebnisse in den letzten Tagen.

Was ich mit unseren Mannschaften für den 27. Januar eingeübt hatte, ersiehst Du aus dem Spielplan. Es war ganz nach dem Muster eines Kadettenfestes gemacht und hat allerseits regen Beifall geerntet. Was die einzelnen Sachen waren, kann ich nicht erzählen, es würde zu weit führen.

Weihnachtsfest

Von unserem Weihnachtsfest habe ich Dir wohl auch noch nicht geschrieben. Um 5 Uhr war Bescherung der Mannschaften. Ich lege ein Bild davon bei. Die Gaben waren außerordentlich reichlich und alles sehr gut. Um 8 Uhr hatten wir dann unsere Bescherung im Kasino. Ich hatte bekommen: zwei Bücher, Konfekt, Kölnisches Wasser, allerhand zu essen und schließlich eine silberne Reiseuhr, mit den Namen aller Offiziere der Abteilung. Anschließend hieran bekamen Boelcke und ich einen silbernen Pokal, den der Feldflugchef für alle die hatte anfertigen lassen, die einen Feind heruntergeschossen haben.

Nach der Bescherung war ein sehr schmackhaftes Festessen. Der Abend verlief so hübsch, wie man sich ein Weihnachten im Kriege nur vorstellen kann.

Ähnlich nett und gemütlich verlief der Sylvesterabend, zu dem wir die Offiziere der bayrischen Fliegerabteilung eingeladen hatten.

Mit Orden ist natürlich jetzt Schluß, es genügt auch für einen simplen Leutnant!

Erfolg und Kameradschaft

Entsprechend seiner Anschauung, daß er ja „gar nichts Besonderes leiste", ist mein Bruder jedesmal bei einer neuerlichen Auszeichnung überrascht. Wenn er auch kein Wesen von den zahlreichen Ehrungen macht, so ist doch aus den Briefen an unsere Mutter erkennbar, wie kindlich er sich immer wieder, selbst auf

dem Gipfel seines Ruhmes, über jede Ehrung freut, ganz besonders aber dann, wenn durch die Ehrung eine besonders wohlwollende Gesinnung zum Ausdruck kommt. Daher z. B. die große Freude über das persönlich wirkende Geschenk eines Meißner Wandtellers von seinem Sachsenkönige, Friedrich August III.

Über die Verleihung des „Pour le mérite" ist er nicht mit Unrecht so ganz besonders erfreut, ist er doch der erste Sachse, der diese höchste Kriegsauszeichnung erhält, er, als junger Leutnant, da noch keiner der sächsischen Heerführer und Generäle diesen Orden, der bestimmungsgemäß nur für eine gewonnene Schlacht verliehen wurde, erhalten hatte.

Wie überaus schwer damals diese Auszeichnung zu erringen war, geht auch daraus hervor, daß bis zu meines Bruders Tode, Mitte Juni 1916, außer Boelcke nur noch Oberleutnant Buddecke diesen Orden erhielt und kurze Zeit nach meines Bruders Tode dann noch Ltn. Mulzer, sein mehrfach in seinen Briefen genannter Schüler, der mit ihm als Vorbild und unter seiner Führung sich innerhalb eines halben Jahres mit zum tüchtigsten Jagdflieger der Anfangszeit entwickelte.

In dem Briefe vom 29. Januar 1916 erwähnt mein Bruder ganz nebenbei, daß er für das Weihnachtsfest und für Kaisers Geburtstagsfeier mit den Mannschaften etwas aufgeführt hat, „ganz im Rahmen eines Kadettenfestes", also trotz aller Inanspruchnahme und trotz aller äußeren Erfolge und Ehrungen ist er der gleiche, schlichte Kamerad geblieben, der noch Zeit findet wie zur Kadettenzeit als Akrobat, zur Unterhaltung bei besonderen Anlässen beizutragen. Interessant ist in diesem Zusammenhange, daß der Kronprinz von Sachsen sich sogleich beim ersten Gespräch mit ihm an die Kadettenfeste und seine damals erstaunlichen Leistungen als Akrobat und Kunstradfahrer erinnert, gewiß nach über fünf Jahren eine schöne Anerkennung seiner damaligen Leistungen!

Gerüchte und Legenden

Douai, den 5. Februar 1916.

Heute ist ein richtiges „Sauwetter". Nicht die geringste Aussicht vorhanden, daß noch Flugwetter wird. So hoffe ich, endlich

Zeit zu haben, Dir den schon längst in Aussicht gestellten Brief zu schreiben. Den Pelz brauche ich hier nicht, so richtig kalt wird es hier gar nicht. Stiefel und Hausschuhe sind angekommen, ebenso die Schachtel mit den kleinen Schokoladendingern. Offen gesagt, ein abscheuliches Zeug. Nachdem ich drei gegessen hatte, war mir schlecht. Ich habe fast alles Hundchen gegeben, dem nicht schlecht geworden ist. Nach Lille ins Theater gehe ich nie, nicht einmal hier in Douai, obwohl wir hier auch Theater, Zirkus und Kino haben. Ich könnte es vor mir selber gar nicht verantworten, würde ich auf Urlaub gehen, solange ich mich so gesund, wohl und munter fühle, wie es tatsächlich der Fall ist. Wenn Elfriede darüber traurig war, so ist das zwar sehr betrüblich, aber nicht zu ändern.

Hier ist es mit Gerüchten genau wie bei Euch. Oft wird angefragt, wie es mir geht, ob ich wirklich verwundet, gefangen, abgestürzt, tot, verschollen, verschwunden oder geplatzt sei. Vom großen Hauptquartier wurde angefragt, ob ich wirklich seit zwei Tagen weg wäre, ich sagte nein, ich bin seit acht Monaten hier.

Boelcke ist auch erst 24 oder 25 Jahre alt, genau weiß ich dies nicht. Meinen neuen Fokker habe ich jetzt. Noch hatte ich keine Gelegenheit, ihn im Kampfe auszuprobieren. —

Wenn die Engländer auch einen Boelcke oder Immelmann hätten, so würde darum viel mehr Geschrei gemacht werden. Nicht nur alle Entente-, sondern auch die neutralen Zeitungen würden von den hervorragenden englischen oder französischen Fliegern berichten. — Nach Douai kommt keiner mehr, höchstens in Geschwadern zu zehn. Die Franzosen streiken schon lange. Im Unterhaus und auch in einer französischen Versammlung haben sie gesagt, daß die Herrschaft in der Luft nicht mehr in den Händen der Franzosen oder Engländer sei.

Während ich den Brief schreibe und mich außerordentlich wohl fühle, kommt Deine Sorgenkarte. Du kannst dessen ganz sicher sein: Sollte mir wirklich mal etwas zustoßen, das zu Besorgnis Anlaß gibt, so würdest Du umgehend durch den Hauptmann davon benachrichtigt. Dazu wäre nicht einmal Kotsch nötig.

Frau K. hat mir ein „Kuchenbrot" geschickt. Ein tolles Zeug! Nicht mal Schoßhündchen hat das fressen wollen.

Ich glaube, ich sterbe noch an den vielen Gerüchten.

Der Neunte

Leutnant Immelmann schoß östlich von Douai sein neuntes Flugzeug ab, einen englischen Doppeldecker mit zwei Offizieren, von denen einer tot, der andere schwer verwundet ist.
Auszug aus dem amtl. Heeresbericht vom 3. März 1916.

Hurra! Gestern No. 9!

Befinde mich der [illegible] Gesundheit.

Ausführlicher Bericht später. [illegible]

mit der [illegible]!

Herzlichen Gruß

dein Sohn

Max.

Douai, den 16. März 1916.

Ich freue mich, daß ich Dir noch keinen Bericht über meinen „Neunten" geschickt habe. So kann ich Dir gleich einen Sammelbericht machen. Seit 5. Februar war überhaupt kein Engländer mehr über Douai gewesen. Am 19. Februar hatte ich einen Motorschaden, der drei Tage zur Wiederherstellung brauchte. Wie, als ob die Engländer das wüßten, flogen am 20. Februar vormittags vier Engländer über Douai nach Valenciennes. Tatenlos mußte ich zusehen. Endlich kamen am 2. März wieder welche. Ich war am 2. März aufgestiegen, um zwischen Lens und Arras die Luftsperre zu übernehmen. Ich war etwa 2200 m hoch, da sehe ich plötzlich einen englischen Doppeldecker auf mich zukommen. Er ist etwa 2400 m hoch, kurz hinter ihm, etwa 100 m Abstand, ein Eindecker, ein Fokker denke ich, und freue mich, daß der den Engländer nun gleich abschießen wird. Er schießt aber nicht. Ich nehme mein Glas zur Hand und sehe, daß auch der ein Engländer ist (an den Abzeichen). Im selben Augenblick stürzen sich die beiden auch schon feuernd auf mich. Ich, noch 200 m tiefer, bin wehrlos. Durch einen Sturzflug von 100 m entziehe ich mich ihren Angriffen und fliege etwas westwärts, während die Engländer ostwärts fliegen. Dann mache ich schnell kehrt und habe nun die beiden Feinde vor mir. Diese sind jetzt 2200 m, ich etwa 2100 m hoch. Nun beginnt die Verfolgung. Die beiden fliegen geradewegs nach Douai! Die Entfernung wird größer und größer. Mein Motor läuft schlecht. Ich lege mehr Wert auf Steigen, auch die beiden Engländer steigen. Über Douai waren die beiden etwa 3000 m, ich 2800 m hoch. Um sie angreifen zu können, mußte ich unbedingt höher kommen, mindestens so hoch wie sie. Ich überlegte schon, ob ich nicht lieber landen sollte, denn mit dem Motor war einfach nichts zu machen. Die beiden flogen weiter nach Valenciennes. Schließlich sah ich sie nur noch so groß wie zwei Fliegen. Ich stieg, was die Maschine hergeben wollte. Da an ein Einholen nicht mehr zu denken war, wollte ich ihnen den Rückweg abschneiden. Das gelang mir auch. Ich traf beide halbwegs zwischen Valenciennes und Douai. Ich war jetzt 3200 m und sie 3100 m hoch.

Jetzt ging der Spaß los. Der englische Doppeldecker flog zuerst, dahinter der englische Eindecker, der eine ähnliche Schraubenschußvorrichtung hatte wie ich. Ich setzte mich hinter den Eindecker und begann ihn zu beschießen. Der bemühte sich nun seinerseits, mir in den Nacken zu kommen. Mit einer weitausholenden Kurve wollte er sich hinter mich setzen. Diesen Augenblick benutzte ich, um den Doppeldecker anzugreifen. Ich schoß, was aus der Flinte nur herauszubekommen war, immer den Eindecker im Auge behaltend. Bis auf 2500 m drückte ich so den Doppeldecker herunter, als er endlich in steilem Gleitflug niederging und landete. Mich nun noch dem anderen Feind, dem Eindecker zuzuwenden, war nicht ratsam, da ich erstens die verlorenen 500 m mit meinem schlechten Motor nicht mehr aufholen konnte und zweitens eine Ladehemmung hatte. So ließ ich denn den Eindecker in Richtung Lille abbrummen und flog selbst nach Haus.

Hier war schon telephonisch die Nachricht gekommen, daß ein Engländer bei Souain gelandet sei. Allerseits beglückwünscht, erbat ich ein Auto. Zufällig war während meines Fluges Oberleutnant Claus, mein alter Kadettenkorpskamerad, angekommen, mich zu besuchen. Wir fuhren nun zusammen zu der Landungsstelle. Der Führer (Ltn. Palmer) saß, schon verbunden, in einem Auto. Er hatte einen Fußschuß bekommen. Auf einer Bahre lag daneben der tote Beobachter (Ltn. Burdwood). Er hatte viele Schüsse. Die Maschine war unbeschädigt gelandet. Sie wurde abgebaut und zu unserer Abteilung geschafft. Das Flugzeug hatte zwei M.G. Mit dem einen schoß, so wie ich, der Führer über den Propeller weg nach vorn, mit dem zweiten schoß der Beobachter nach hinten. Das zweite M.G. fehlte. Es war dem toten Beobachter schon oben aus der Hand gefallen, und wurde mehrere Kilometer von der Landestelle entfernt aufgefunden.

Der Engländer sagte: „Na, wenn ich schon einmal abgeschossen bin, so bin ich doch wenigstens froh, daß es Immelmann ist, dem ich unterlegen bin."

Unter Hochrufen der versammelten Menschen fuhren wir dann wieder nach Hause. Am Nachmittag besuchten wir dann den Engländer im Lazarett. Die Maschine war ein ganz neuer Typ. Sie hatte ihren ersten Flug über die Front gemacht.

Einige Tage später kam der Kronprinz Boris von Bulgarien. Ich wurde ihm vorgestellt. Dann machten ihm mehrere Flugzeuge in der Luft etwas vor. Schließlich ließ er sich Arm in Arm mit mir photographieren.

Am 10. März waren wir alle wegen schlechten Wetters schon

um 12 Uhr hereingefahren und kein Mensch glaubte mehr an Fliegen. Wir sind eben beim Essen, da erscheinen über uns fünf große englische Flugzeuge. Kein Mensch war auf dem Platz, der sie hätte vertreiben können. Ein anderer Leutnant und ich fuhren sofort im Auto raus, aber als wir draußen ankamen, waren sie schon weg. Unsere Doppeldecker sollten eigentlich sofort einen Vergeltungsflug unternehmen, er konnte aber wegen immer schlechter werdenden Wetters nicht ausgeführt werden.

Mir war es an diesem Tage hundeelend. Schon die Nacht hatte ich starkes Fieber gehabt, ich glaube, es war eine kleine Vergiftung durch Einatmung verbrannter Motorgase. Ich aß an dem Tage nichts, ging nachmittags um 5 Uhr zu Bett, nahm ein sehr heißes Bad und schwitzte eine Stunde. Am folgenden Tage stand ich nicht auf, aß nur eine Schleimsuppe und fühlte mich am nächsten Tage wie verjüngt. Seitdem geht es mir vorzüglich.

Eine Doublette!

Der Zehnte und Elfte

Je ein englisches Flugzeug wurde östlich von Arras und westlich von Bapaume von Leutnant Immelmann abgeschossen. Die Insassen sind tot.
Auszug aus dem amtl. Heeresbericht vom 14. März 1916.

Der Zehnte

Seitdem ich Kampfflieger bin, habe ich schon immer den Wunsch, ich möchte mal an einem Tage zwei Feinde erledigen. Dieser Wunsch ging mir am 13. März in Erfüllung. Um 12 Uhr mittags stieg ich mit einem anderen Fokkerflieger, Ltn. Mulzer, zusammen auf, um einmal weiter südlich auf Ordnung zu sehen. Schon nach einigen Minuten sehe ich, daß in Richtung südlich Arras ein feindlicher Flieger beschossen wird. Also Marschrichtung dahin. Als ich ankomme, sehe ich einen deutschen Doppeldecker und etwa 100 m höher einen zweiten Doppeldecker. Da sich die beiden nichts taten, hielt ich auch den für einen Deutschen. Trotzdem flog ich näher und erkannte schließlich die Kokarden. — Nu mal los, denke ich, und schieße peng .., peng .., peng .. — nach wenigen Schüssen Ladehemmung.

Ich lasse ab von ihm und bringe meine Waffe in Ordnung und gehe zum zweiten Angriff über. Da ist auch schon Mulzer da und greift ihn an. Nun vereinigen wir unser Maschinengewehrfeuer auf ihn. Ich schieße Dauerfeuer von 700 Schuß, Mulzer verschießt 100 Schuß. Plumps!, wie ein Stein rast er in die Tiefe und kommt bei dem Dorfe Serre zur Erde. Die Insassen sind natürlich tot, der Apparat ein Trümmerhaufen. Die Reste liegen so nahe an der Feuerlinie, daß die Engländer mit Artillerie hinschossen, um zu vermeiden, daß wir hingingen. So konnten wir unser Werk nicht betrachten.

Kurz darauf hatte ich einen zweiten Luftkampf mit einem englischen Doppeldecker. Er ist aber leider noch nach Hause gekommen.

Quietschvergnügt flogen wir nun nach Hause. Ich landete zuerst und machte gleich Meldung von dem Vorfall. Mulzer hatte den Feind überhaupt nicht stürzen sehen, ich hatte geglaubt, er sei auf englisches Gebiet gestürzt. Erst auf telephonischen Anruf hin erfuhren wir, daß die Reste auf unserem Gebiet lagen. Da war ich natürlich sehr froh. Endlich Nr. 10! Die Serie der zweistelligen Zahlen hatte begonnen.

Der Elfte

Der 13. war ein Frühlingstag, wie ihn ein Dichter nicht schöner schildern kann. Die Doppeldeckerflieger waren in die Stadt gefahren. Nur drei Fokkerflieger: Ltn. Mulzer, Ltn. Weber und ich, waren auf dem Platze geblieben. Ein Kriegsmaler, O. Graff, ist auf den Platz gekommen und malt uns, wie wir uns so faul von der Sonne bescheinen lassen, in unseren bequemen Feldstühlen liegend. Wir haben nur den einen Wunsch: Es möchte etwas „los sein". So wird es 5 Uhr nachmittags. Bald werden wir hineinfahren. Da kommt der Telephonist angerast: „Fünf feindliche Flieger aus Richtung Arras nach Douai."

Also sofort Maschine fertig machen. Leider dauerte das 15 Minuten, weil früh etwas kaputtgegangen war. Die fünf sind noch nicht zu sehen. Ich frage telephonisch an, wo sie hin wären. Die wären nach Cambrai abgebogen. Ich rufe das den beiden anderen noch zu und steige selbst ein. Die beiden anderen sind schon 1000 m hoch, als ich auch endlich fortkomme.

Ob wir sie treffen werden? — Meiner Ansicht nach fliegen die beiden anderen zu weit nach links. Ich halte mich mehr rechts. In 1200 m stoße ich durch die Wolken. Eine Zeitlang sehe ich nichts, bis ich aus den Wolken herauskomme. Da sehe ich vor mir, etwa 2000 m hoch, vier feindliche Flieger westwärts ziehen. Also schon einer weniger denke ich. Meine Maschine muß ihre äußerste Steigfähigkeit hergeben.

Endlich bin ich in gleicher Höhe, vielleicht schon eine Kleinigkeit höher. Näher und näher komme ich. Fast sind wir schon über Arras.

Sollte ich mir die entgehen lassen? — Sorgfältig zielend schieße ich 300 Schuß auf den am weitesten rechts Fliegenden. Plötzlich kippt er nach rechts ab. Ich gebe noch weitere 200 Schuß, da stürzt er ab, und sich dreimal überschlagend fällt er kurz östlich Arras etwa bei dem Dorfe Pelves nieder.

Ich fliege sofort zurück. Von allen Seiten herzlichst beglückwünscht, steige ich aus. Man hatte den Absturz vom Platze aus beobachtet.

Auch diese Insassen waren tot. Es war ein Bristol-Doppeldecker. Nach einem Ausflug von 20 Minuten hatte ich meinen elften Flieger abgeschossen.

Als ich dann im Auto hinkam, waren die Toten schon fort. Das Flugzeug habe ich nicht gesehen, denn es fing schon an dunkel zu werden. Und so bin ich auch nicht dazugekommen, die Reste zu photographieren. Eine Ballonkanone wollte mir den Flieger streitig machen, indem sie behaupteten, ihn abgeschossen zu haben. Schließlich haben sie aber wohl selbst eingesehen, daß das nicht stimmte.

Abends erfuhr ich dann, daß Boelcke am 12. und 13. je einen Franzosen abgeschossen hatte. Diese beiden sind jedoch nicht auf deutsches Gebiet, sondern auf französisches Gebiet gefallen. Die Freude über diesen neuen Doppelsieg soll im Großen Hauptquartier sehr groß gewesen sein.

Am 14. März machte ich dann mittags wieder einen Patrouillenflug. Während ich über Lille war, flog ein Geschwader von sechs Engländern nach Douai. Ich erreichte sie kurz vor der Linie, habe mich auch lange, aber leider erfolglos mit ihnen herumgeschossen.

Das wären meine Erlebnisse.

Zu erwähnen ist noch, daß mir der A.D.A.C. eine goldene Nadel mit Brillanten geschenkt hat. Das ist doch nett, nicht wahr?

Mit meiner neuen Maschine habe ich nun schon drei heruntergeholt. Noch einen Erfolg muß ich Dir berichten, über den ich mich ganz ungeheuer gefreut habe. Mein alter 80 PS-Fokker (die Maschine mit der Fabriknummer E 13), mit der ich meine ersten fünf Engländer erledigt habe, wird im Zeughaus in Berlin ausgestellt. Ist das nicht herrlich? — So reiht sich eine Ehrung an die andere.

Wie ich von anderer Seite höre, soll ich inzwischen schon

einmal in Douai ermordet und einmal vom Auto überfahren worden sein! — Du kannst überzeugt sein, daß Du die Erste wärst, die von irgendeinem mir zugestoßenen Unglücksfall benachrichtigt werden würde. Hoffen wir weiterhin das Beste. Über alle üblen Gerüchte kannst Du lachen. Mein Hauptmann hat es mir selbst nochmal versprochen, daß Du umgehend benachrichtigt würdest. Ich hoffe, daß dieses Versprechen ausreicht, um Dich selbst gegen die blödsinnigsten Gerüchte zu feien. — Der Erkundungsflug mit dem Doppeldecker nach den Argonnen ist natürlich auch Quatsch. Ich bin nie auch nur einen Tag aus Douai fortgewesen.

Heute war nichts Besonderes los. Ich bin nicht aufgestiegen. So habe ich Dir denn wieder einmal ein kurzes Bild meiner Tätigkeit gegeben.

Der Zwölfte

Leutnant Immelmann setzte im Luftkampf östlich von Bapaume das zwölfte feindliche Flugzeug außer Gefecht, einen englischen Doppeldecker, dessen Insassen gefangen in unserer Hand sind.

Auszug aus dem amtl. Heeresbericht vom 30. März 1916.

Der Dreizehnte

Die Engländer büßten im Luftkampfe in der Gegend von Arras und Bapaume drei Doppeldecker ein. Zwei von ihren Insassen sind tot. Leutnant Immelmann hat dabei sein dreizehntes feindliches Flugzeug abgeschossen.

Auszug aus dem amtl. Heeresbericht vom 31. März 1916.

Fragen und Antworten

Douai, den 8. April 1916.

Um Dir ein Bild meiner schriftstellerischen Tätigkeit zu geben: Vor mir liegen nicht weniger als neun Sendungen von Dir. Außerdem muß ich noch 25 Sendungen von Gott weiß wem mit Briefen beantworten, weiterhin 22 Sendungen, bei denen eine Beantwortung durch Karte genügt, schließlich liegen noch 35 Sendungen da, die ich eben beantwortet habe.

Nach diesen einleitenden Bemerkungen stürze ich mich zunächst auf die Beantwortung Deiner Fragen, und dann werde ich erzählen.

Zuvor erwähne ich noch, daß ich alle Gemüsesendungen erhalten habe, die Du erwähnst. Besten Dank auch für die schmackhaften Zuckerfrüchte. Mir ist jetzt noch schlecht, sie waren ganz vorzüglich.

Ich kann mit meinem M.G. nur nach vorn und zwar nur genau nach vorn schießen, da das M.G. nicht beweglich ist.

Ltn. Leffers ist weiter südlich. Bapaume, wo ich so oft tätig war, gehört in seinen Abschnitt. Da bei uns nichts mehr zu holen ist, muß man in andere Gebiete übergreifen. Freiherr v. Althaus ist noch weiter südlich, Parschau noch weiter (Verdun). Berthold ist weiter nördlich. Diese haben bis jetzt alle vier Feinde abgeschossen. Parschau und Leffers kenne ich. Parschau war im Juni vorigen Jahres der erste, der einen Fokker bekam. Leffers fliegt seit Anfang Dezember Fokker. Die Gebiete sind durch Schützengräben ganz genau abgetrennt. Natürlich wird man von der Artillerie beschossen, wenn man in deren Geschützbereich kommt. — Im ganzen habe ich bis jetzt etwa 450 Flüge.

Ich habe das Hanseatenkreuz neuerdings verliehen bekommen. Mitte März hatte ich den Luftschutz für den regierenden Bürgermeister von Hamburg, der die Hamburger Regimenter besuchte, zu übernehmen. Anschließend daran, vielleicht aus Freude darüber, daß kein feindlicher Flieger gekommen war, hat er mir das Kreuz überreicht. Es ist sehr hübsch.

Boelcke ist seit dem 18. Februar Oberleutnant, zu einer Zeit, da er neun abgeschossen hatte. Er ist Offizier seit 1910, hat also ein Patent wie meine Altersgenossen aus dem Korps auch. Boelcke ist ebensowenig ein „besonderer Mensch" wie ich, er ist ein höchst ordentlicher Kerl.

So, nun komme ich endlich zum Bericht. Mein letzter Bericht reicht wohl bis zum Abschuß des zehnten und elften, also etwa bis zum 14. März.

Ich erwähnte schon, daß am 15. März etwa der regierende Bürgermeister von Hamburg da war und mir das Hanseatenkreuz ausgehändigt hat. — Das Wetter war lange Zeit recht schlecht, zwar nicht ausgesprochen schlecht, aber zweideutig und unbestimmt, und das ist das Unangenehmste. Man muß immer bereit sein zum Fliegen und kommt schließlich doch nicht dazu.

Der Zwölfte

Endlich am 29. war herrliches Frühlingswetter. Schon frühzeitig schien die Sonne ungewöhnlich warm. Wir wollten eben



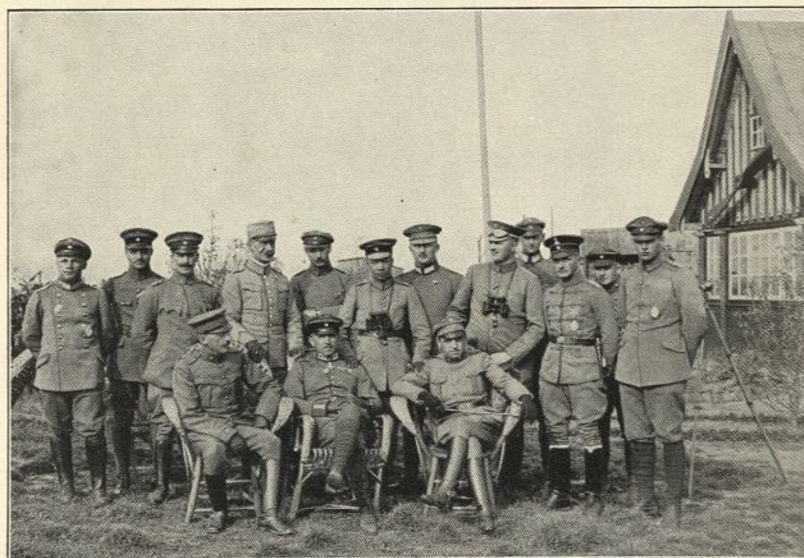
Die Trümmer des „Elften", ein bei Moncy abgeschossener Bristol-Doppeldecker



Mit Kronprinz Boris von Bulgarien



Nummer 13! Ein Bristol-Doppeldecker



Besuch neutraler Offiziere am 31. Mai 1916

aufsteigen, um einen kleinen Sperrflug zu unternehmen, als eine Ordonnanz einen Funkspruch überbrachte, sechs feindliche Flieger kämen aus Richtung Arras nach Douai. Von den drei Eindeckern bin ich der erste, der hochgeht. Ich bin etwa 1000 m hoch, da sehe ich zwei feindliche Doppeldecker. Noch kann ich den Typ nicht erkennen, die Fernsicht ist sehr schlecht. Die Luft ist nicht klar, sondern milchig-weiß. Ich mache einen Bogen, um Zeit zum Hochschrauben zu gewinnen. Die Feinde sind etwa 2800 m hoch.

Jetzt sehe ich auch die anderen. Zwei sind viel weiter vorn, nur 2500 bis 2600 m hoch, dann etwa 2 km dahinter die beiden, die ich zuerst sah, dann etwa 3 km dahinter, aber über 3000 m hoch ein fünfter. Den Sechsten sehe ich nicht. Na, unter fünfen ist die Auswahl auch schon groß genug. Ich habe große Mühe, sie im Auge zu behalten, so schlecht ist die Sicht. Bevor sie nach Douai kommen, biegen sie rechts ab, um nach Cambrai zu fliegen. Ich fliege, beständig steigend, auch nach Süden, aber ein Stück westlich von ihnen bleibend.

Ein wenig westlich Cambrai hole ich sie ein. Bin zwar schon höher als Nr. 1 und 2, aber noch tiefer als 3, 4 und 5. Ich lasse mich, in der Befürchtung, sie könnten mir entwischen, verleiten, auf 2 zu feuern. Bald aber sah ich die Zwecklosigkeit dieses Beginnens ein und ließ von ihm ab. Ich muß noch bemerken, daß alle fünf vom Farman-Typ waren, ein Typ, bei dem man auf Grund seiner Bauart sehr gut nach vorn hoch, herunter, rechts und links, nicht aber gerade nach hinten schießen kann; er kann nach hinten nur hoch feuern. Darnach richtete ich mich nun.

Ich fuhr fort zu steigen, und bekam nach einiger Zeit Nr. 3 in günstige Stellung vors Gewehr. Ungünstig war, daß ich nun 4 und 5 hinter mir hatte. Fünf war etwa 300 m höher, konnte mir also nicht viel tun, blieb noch Nr. 4. Ich beeilte mich und schoß Nr. 3 eine Ladung von 100 Schuß in die Kiste, mit dem Erfolg, daß er sofort im steilen Gleitfluge niederging. Da ich der festen Überzeugung war, daß ich getroffen haben mußte, kümmerte ich mich nicht mehr um ihn, sondern wandte mich Nr. 4 zu, um auch ihn zum Abstieg zu bewegen. Leider hatte ich mich schon vorher bei dem zwecklosen Angriff auf Nr. 2 soweit verschossen, daß ich plötzlich, als ich im Angriff auf Nr. 4 hoffte, er würde heruntergehen, keine Patronen mehr hatte.

So mußte ich denn Nr. 4 friedlich ziehen lassen. Vorderhand genügte ja der eine.

Ich flog nach Haus und stellte durch Fernsprecher fest, daß der Feind bei Bethincourt, nicht weit von Bapaume, gelandet war. Mein Hauptmann und ich fuhren gleich im Auto hin, um uns den Mann anzusehen. Er stand südlich der Straße Cambrai—Bapaume, in der Nähe von Bethincourt. Es war ein Doppeldecker vom Farman-Typ neuester Bauart, ziemlich schwerfällig. Der Motor war dem Austro-Daimler-Motor in schwerfälliger Weise nachgebaut. Die ganze Maschine macht einen ungeschickten Eindruck. Durch meine Schüsse hatte ich ihm die Tragfläche stellenweise lang aufgeschlitzt, hatte ihm zwei Steuerkabel durchschossen. Ebenso war der Vergaser, der Kühlmantel eines Zylinders, der Kühler mehrfach, zwei Ventile und ein Laufrad durchschossen. Den Führer hatte ich an beiden Armen verwundet, der Beobachter war unverwundet gefangengenommen.

Nach der Gefangennahme hat der Führer gesagt: Daß er heute abgeschossen würde, habe er schon vorausgesagt, bevor er aufgestiegen sei. Mein Schießen habe ihn nervös gemacht. Gleich als ich anfing, hatte er abgestellt, um zu landen. Er hätte auch nach der Leuchtpistole gegriffen, um mir seine Landungsabsicht anzudeuten. Im selben Augenblick habe ich ihn auch schon durch beide Arme geschossen. Der Beobachter hatte völlig den Kopf verloren und hat aus seinen beiden Maschinengewehren nicht einen einzigen Schuß abgegeben. Wir bauten dann alles, was Wert für uns hatte, aus und fuhren nach Haus.

Ich freute mich ganz riesig des Erfolges, denn erstens bekam ich nun auch das Handschreiben des Kaisers, und zweitens hatte der König von Sachsen gesagt: „Na, wenn der Immelmann seinen Zwölften abschießt, gebe ich ihm was ganz Feines, ich hab' 'ne Überraschung." Auf die war ich ja nun natürlich sehr gespannt. Beides ließ ziemlich lange auf sich warten.

Am nächsten Tage war wieder so schönes Flugwetter. Ich stieg vormittags gegen 11 Uhr auf, um ein Stündchen Sperre zu fliegen. Ich wendete mich sofort in Richtung Bapaume, denn bei uns ist doch nichts mehr los. Als ich hinkam, trieben sich drei Flugzeuge an der Linie südlich Arras herum, zwei in etwa 2600 m, eines in 3000 m Höhe. Die beiden niedrigeren überflogen die Linie in Richtung nach Osten. Ich stürzte mich mit Gebrülle (bildlich!) auf den weiter nördlich Fliegenden. Bei meinem Angriff macht er sofort kehrt nach Westen, um so die rettende Linie erreichen zu können. — Das durfte natürlich nicht sein.

Der Dreizehnte

Es gelingt mir, eine reichliche Salve in sein Flugzeug zu bringen. Bis dahin hatte der feindliche Beobachter ordentlich wiedergeschossen. Jetzt verstummte sein M.G. Zuerst neigte sich das Flugzeug ein wenig, dann mehr und mehr, bis es schließlich taumelnd stürzte. Ich ging nicht nach, weil ja noch zwei da waren, aber meine Blicke folgten ihm, und so sah ich, daß die Maschine kurz vorm Erdboden nochmal ein wenig geradeaus flog, dann hart auf den Boden aufsetzte und zerbrach. Die Maschine hatte sich leider eine so ungünstige Stelle ausgesucht, daß wir nicht hinfahren konnten.

Ein dort liegendes Infanterieregiment nahm sich der Gestürzten an und barg auch die Reste der Maschine. Ich hatte den Führer durch Herzschuß getötet. Der Beobachter war an den Folgen des Sturzes gestorben.

Ich griff gleich nach Absturz des ersten den zweiten an. Der hatte aber schon Lunte gerochen und war zurückgeflogen. Unmittelbar vor der Linie erreichte ich ihn und beschoß ihn tüchtig. Nach kurzer Zeit ging er runter und erreichte steil gleitend die englische Linie. Nach Meldungen der in den vordersten Linien liegenden Beobachtungsstellen soll er westlich Serre gestürzt sein. Mit diesen Ergebnissen begnügte ich mich für den 30. März und flog nach Hause. Ich war glücklich, schon wieder einen Erfolg melden zu können.

Zu meiner Freude hörte ich dann, daß ein anderer Herr unserer Abteilung ebenfalls ein englisches Flugzeug, einen Vikkers-Doppeldecker, abgeschossen hatte. Nun hatte ich endlich Boelcke zahlenmäßig wieder ein. Mein Hauptmann freute sich natürlich sehr.

Handschreiben des Kaisers

Am Nachmittag kam dann das so überaus wohlwollende Telegramm des Königs, am nächsten Tage das Handschreiben des

Kaisers. — An dem Handschreiben ist besonders interessant, daß S. M. das Wort „den zwölften" in „dreizehnten" abgeändert hat, da die Zwölf von den Ereignissen inzwischen überholt war.

Das Handschreiben lautet:

„Zu meiner Freude erfahre ich, daß Sie wiederum ein feindliches Flugzeug, Ihr dreizehntes, außer Gefecht gesetzt haben. Ich spreche Ihnen aus dieser Veranlassung gern von neuem meine vollste Anerkennung für Ihre vortrefflichen Leistungen im Luftkampfe aus, wie ich Ihnen schon kürzlich durch Verleihung des Ordens Pour le mérite, meines höchsten Kriegsordens, gezeigt habe, welchen Wert ich Ihrer kühnen Tätigkeit beimesse.

Großes Hauptquartier, 30. März 1916.

gez. Wilhelm."

Schließlich kam der Befehl, mich beim Kronprinzen von Sachsen zu melden, der mir „die Überraschung" des Königs, das Kommandeurkreuz des St. Heinrich-Ordens, überreichte. Er war auch sehr liebenswürdig und sprach sofort von den Zeiten im Kadettenkorps. Dann forderte er mich zum Frühstück im Kasino auf, wo Exzellenz von Laffert einige Worte der Anerkennung sprach und die Anwesenden zu einem dreifachen Hoch auf den neuen Kommandeur des St. Heinrichsordens aufforderte. — Nachdem die unvermeidlichen Photographien hergestellt waren, fuhr ich vergnügt und glücklich wieder nach Douai. Das Kommandeurkreuz ist ein achteckiger Stern, wie der „Pour le mérite", in weißer Emaille, in der Mitte das Bild des St. Heinrich, darüber ist die Königskrone. Der Orden wird am Hals getragen wie der „Pour le mérite".

Für mich als Sachsen ist das Kommandeurkreuz ein höherer Orden als der „Pour le mérite".

Bei der Fahrt durch Lille traf ich Claus, mit dem ich noch in ein Café ging, von wo aus ich Dir den Kartenbrief schickte.

Als ich in Douai ankam, empfing mich eine außerordentlich traurige Nachricht. Ein Doppeldecker von unserer Abteilung war von den Engländern abgeschossen. Die Insassen tot. Außerdem war ein Eindeckerflieger von unserer Abteilung bei einem Probefluge in unmittelbarer Nähe des Platzes abgestürzt und völlig verbrannt. Gestern haben wir den armen Kerl begraben. Die beiden anderen sind in englischen Händen.

Seit diesen ersterwähnten Erfolgen vom 29. und 30. März haben die Engländer keine Lust mehr, herüberzufliegen. Bis zum 4. April war noch tadelloses Wetter, aber kein Engländer ließ sich blicken. Die Verluste sind aber auch etwas zu reichlich.

Ich lege diesem Briefe bei: ein Telegramm, den Brief S. M. des Kaisers.

Mein Bursche und ich sitzen heute den ganzen Tag und schreiben uns die Finger wund.

Zum Schluß will ich Dir noch meine vollständige Anschrift geben:

An den
Königlich Sächsischen Leutnant der Reserve
Herrn Max Immelmann,
Flugzeugführer bei der Feldfliegerabteilung 62,
Kommandeur des St. Heinrichordens,
Ritter des Ordens „Pour le mérite",
Ritter des Eisernen Kreuzes I. und II. Klasse,
Ritter des Militär-St. Heinrichsordens,
Ritter des Albrechtsordens mit Schwertern,
Ritter des Hohenzollernschen Hausordens mit Schwertern,
Ritter des Bayrischen Militärverdienstordens mit Schwertern,
Inhaber der Friedrich-August-Medaille in Silber,
Inhaber des Hanseatenkreuzes „Hamburg".
Feldpoststation 406.

So nun hat es sich ausgerittert und ich schließe mein kurzes Briefchen, in der Hoffnung, daß es Euch alle bei allerbester Gesundheit antreffen möge.

Immelmann und die „13"

Douai, den 24. April 1916.

Es ist Ostermontag, ein herrliches Wetter. Deshalb und auch aus anderen Gründen bin ich in der allerbesten Stimmung.

Zur Beantwortung Deiner Fragen:

Nach Douai bin ich am 19. Mai 1915 gekommen. Am 5. Mai 1915 ist unsere Abteilung mobil gemacht, am 13. Mai 1915 (Himmelfahrtstag) abgefahren, am 16. Mai in Pont Faverger angekommen und am 18. Mai schon wieder weggekommen nach

Douai. Meinen ersten Flug habe ich nicht am 8., sondern am 21. November 1914 gemacht. Ich war dann Flugschüler bis zum 26. März 1915, an welchem Tage ich meine Schlußprüfung gemacht habe. Seit Ende März 1915 bin ich also erst Flieger. Auf Fliegerschule für Eindecker war ich nie, worüber sich jeder wundert.

Was am 13. alles passiert ist? Am Freitag den 13. November zur Fliegerei kommandiert (am selben Tage stürzten zwei zu Tode), am 13. Mai ist die Abteilung 62 ins Feld gezogen. Am 13. Oktober wurde ich das erstemal im Heeresbericht genannt. Auf Fokker E 13 habe ich meine ersten Erfolge erzielt. Am 13. März habe ich zum ersten Male zwei abgeschossen. Zum 13. Abschuß erhielt ich das Handschreiben Seiner Majestät.

Nr. 2 war nach Souchez gestürzt, zu einer Zeit, da wir unmittelbar vor Souchez lagen. — Einen Trick habe ich bei meinen Angriffen durchaus nicht. — Mit dem sächsischen Kronprinzen bin ich auch photographiert.

Zwei Fokker haben sich leider verflogen und sind bei den Engländern gelandet. — Ein Fokker ist abgeschossen, was ja auch von den Franzosen gemeldet ist.

Eigentlich wollte ich Dir Deine Briefe nur ganz kurz beantworten, nun ist es doch wieder so viel geworden. Jetzt will ich Dir aber noch ein bißchen erzählen.

Der Vierzehnte

Bis Mitte April war ich ja wohl schon mit meinem letzten Briefe gekommen. Leider war sehr wenig Flugwetter.

Am 23. April stieg ich zusammen mit Leutnant Mulzer, auch Fokkerflieger bei der Abteilung, auf, um Sperre zu fliegen. Nach einstündigem Fluge erblickten wir einen englischen Doppeldecker, den wir angriffen. Leutnant Mulzer war etwas früher da und griff ihn zuerst an. Dann kam ich auch hinzu und gab etwa 120 Schuß ab. Wir verfolgten ihn weiter, bis er schließlich bei Monchy, nahe Arras, landete. Ich freute mich Nr. 14 zu haben.

Wieder aktiv und Oberleutnant

Schon, als ich anfing bekannt zu werden, reifte mehr und mehr in mir der Entschluß, auch nach dem Kriege Offiziersflieger zu bleiben, zum Teil auch aus rein äußerlichen Gründen. Je bekannter ich wurde, um so mehr gefiel mir der Gedanke. Als ich beim Kronprinzen von Sachsen war, kamen wir auch auf diesen Punkt zu sprechen. Er freute sich sichtlich, als ich sagte, daß ich mit dem Gedanken meines Wiedereintrittes umginge, und sagte, daß ich sicher stark vorpatentiert würde. So setzte ich denn mein Gesuch auf und siehe da, schon nach 18 Tagen war es bewilligt, und ich war gleich Oberleutnant. Der König soll überhaupt schon damit gerechnet und soll gesagt haben: „Nadierlich, der wird gleich Oberleutnant". So bin ich wieder in die Reihe meiner ehemaligen Kameraden eingerückt.

Nun bin ich schon „Ober" und mit einem Schlage ein „älterer" Kamerad. Nein, ist das schnell gegangen! Ich glaube, meine militärische Laufbahn ist beispiellos. Noch vor einem Jahr war ich „Offizierstellvertreter ohne eine Auszeichnung" und heute!! — Erinnerst Du Dich noch, wie Franz immer sagte, er finde es unglaublich, daß ich noch nicht Offizier sei, ich sollte doch was tun, daß man mich beförderte. Ich sagte immer: „Das kommt schon noch." Als meine ersten Erfolge kamen, wurde ich oft gefragt, ob ich nicht wieder aktiv werden wolle. Ich sagte dann immer: „Das hat noch Zeit!" Und wie froh bin ich, so lange gewartet zu haben. Denn hätte ich mein Gesuch früher eingereicht, bevor ich so bekannt war, wäre ich sicherlich nicht so viel vorpatentiert worden. Jetzt habe ich fast mein altes Patent wieder, nur wenige Tage sind Unterschied.

Am Abend hatten wir dann ein kleines Fest im Kasino. Anläßlich meiner Beförderung hatte man eine Kapelle bestellt, die zum Essen spielte. Viele hundert Soldaten waren auf der Straße und hörten zu. Natürlich erfuhren sie auch den Anlaß des Ständchens. Da rief alles begeistert: „Immelmann, Hurra! Hurra! Hurra!" Dann wurde der Fliegermarsch und „Deutschland, Deutschland über alles" gesungen. Nachdem das verklungen war, brachte ich ein dreifaches Hurra auf Seine Majestät aus, in das die vielen hundert Männerkehlen begeistert mit einstimmten. Alles in allem eine schöne Erinnerung.

Schwere Luftkämpfe

Douai, den 25. April 1916.

Heute früh hatte ich einen üblen Luftkampf. Ich war um 11 Uhr vormittags aufgestiegen und traf südlich Bapaume zwei englische Doppeldecker. Ich war etwa 700 m höher, holte sie dadurch sehr bald ein und griff den einen davon an. Er schien schon nach wenigen Schüssen zu kippen. Leider hatte ich mich getäuscht. Die beiden arbeiteten im Verlaufe des Luftkampfes glänzend zusammen und brachten mir elf Schüsse in die Maschine bei. Der Benzintank, die Verstrebungen im Rumpf und das Fahrgestell, sowie der Propeller wurden getroffen. Ich konnte mich nur noch durch einen senkrechten Sturzflug von 1000 m retten. Dann ließen die beiden endlich von mir ab. Schön war das nicht. Meine Maschine ist aber morgen schon wieder fertig.

Von diesem Luftkampf zurückgekehrt, erhielt ich Deinen Brief mit den reizenden Bildern. Von Franz habe ich auch zwei Bilder bekommen. Das Bild von seinem Bruch ist ja sehr nett, schade, daß die linke Tragfläche nicht ganz zu sehen ist. Franz meinen herzlichsten Glückwunsch zum Feldpiloten. Da hat er ja schon einen hübschen Abschnitt erreicht.

Welche Fliegerersatzabteilung liegt denn in Altenburg, wo er ist? — Daß die Übungen im Fliegen schwerer geworden sind, ist ganz richtig, denn die Anforderungen im Felde sind auch viel größer geworden.

Ich selbst habe bis zu meiner ersten Prüfung 17 Tage gebraucht (in der Zeit, in der ich in Johannisthal war, habe ich an 17 Tagen geflogen und nur diese Tage können ja zählen). In Adlershof habe ich einmal Bruch gemacht, in Vrizy, bei Abteilung 10, habe ich zweimal Bruch gemacht, einmal davon ganz leichten.

Über meine ungünstig verlaufenen Luftkämpfe habe ich Dir doch genau berichtet: zweimal im Doppeldecker und dreimal im Fokker.

Obwohl wir schon vier Tage das herrlichste Flugwetter haben, ist in unseren Abschnitt kein Engländer gekommen.

1 Jahr Abteilung 62

Douai, den 7. Mai 1916.

Im Mai ist noch wenig vorgefallen. Das Wetter war im allgemeinen schön, aber die Engländer haben keine Lust mehr am Fliegen, sie kommen nur noch ganz, ganz selten. Am 25. April war ein Geschwader bis Cambrai, aber es ist leider ungerupft entkommen. Am 5. Mai bestand unsere Abteilung ein Jahr. Wir hatten aus diesem Anlaß ein kleines wohlgelungenes Fest im Kasino. In einer Rede erwähnte der Hauptmann, daß in diesem Jahr von der Abteilung rund 1000 Flüge gegen den Feind ausgeführt wurden, die zusammen über 94 000 km lang waren. Bei diesen Flügen wurden 25 feindliche Flugzeuge abgeschossen, von denen 20 in unsere Hand gekommen sind. Wir selbst verloren zwei Flugzeuge, die in die Hände der Engländer gekommen sind (am 10. Oktober 1915 und am 4. April 1916).

Weißt Du schon, zu welcher Abteilung Franz gekommen ist? Ein Bild mit dem Kronprinzen von Sachsen habe ich noch nicht, bemühe mich aber darum. Ich fühle mich gesundheitlich sehr wohl. Die Salbe brauche ich, weil ich mir das Gesicht verbrannt habe (in der Sonne). Die Haut schält sich. Jetzt habe ich wieder Platz unter meinen Dosen gegessen. Weitere sind jetzt sehr willkommen. Ostereier, Häschen und Pfefferkuchen habe ich erhalten. Auch dafür meinen herzlichen Dank.

Die neun Flugzeuge des Herrn Navarre sind stark erlogen, etwa fünf davon sind in der eigenen Linie gelandet. Daß man solche zählt, die in die gegnerische Linie stürzen, ist ja schließlich richtig, denn die Hauptsache ist, daß Flugzeug und Besatzung unschädlich gemacht ist.

Die Vorgänge im Reichstag kann man kaum als schlimm bezeichnen, solange sie von dem p. p. Liebknecht ausgehen. Der Mensch muß doch 'nen Fimmel haben. — Das Friedensgeplärre ist ja überflüssig. Jetzt müssen eben alle Kräfte für den Krieg eingesetzt werden.

Der Fünfzehnte

Oberleutnant Immelmann schoß westlich Douai das fünfzehnte feindliche Flugzeug herunter.
Auszug aus dem amtl. Heeresbericht vom 17. Mai 1916.

Douai, den 18. Mai 1916.

Vielen herzlichen Dank für Deine beiden letzten Briefe und die Dosen. Ich will vorläufig Deine Briefe nicht beantworten, sondern erzählen. Die Depesche, daß ich Nr. 15 erledigt habe, wirst Du gelesen haben. Wo ist Nr. 14, wirst Du vielleicht fragen. Nr. 14 ist der am 23. April bei Monchy abgeschossene. Einen kurzen Bericht darüber habe ich Dir ja schon geschrieben.

Am 16. Mai war ich früh aufgestiegen, aber ohne Erfolg lange herumgeflogen. Am Abend wollte ich die Steigfähigkeit eines neuen Apparates, den ein Kamerad vor einigen Tagen erhalten hatte, ausprobieren. Ich wollte eigentlich nur rasch hoch auf 4000 m steigen und gleich wieder herunterkommen. An die Front wollte ich gar nicht. Als ich hoch war, sah ich, daß an der Linie auf Flieger geschossen wurde. Da mußte ich natürlich vor, um nachzusehen, was los war. Ich flog in 4200 m Höhe auf und ab. Nach einiger Zeit sah ich tief unter mir drei Doppeldecker. Einer etwa 2800 Meter, die beiden anderen vielleicht 2400 m hoch. Die Nationalität konnte ich wegen des starken Dunstes nicht erkennen. Da sie aber über deutschem Gebiet waren und nicht beschossen wurden, konnten es wohl Deutsche sein. Aber der eine sieht komisch aus. Er fliegt zwar friedlich hinter den anderen her, sieht aber ganz anders aus. Will mir den Kerl doch einmal ansehen. Ich gehe sehr steil runter. Dadurch komme ich ihm auch in der waagerechten Entfernung außerordentlich schnell näher. Als ich noch 3000 m hoch und etwa 300 bis 400 m ab war, erkenne ich,

daß der obere ein englischer Bristol-Doppeldecker, die beiden unteren zwei L.-V.-G.-Doppeldecker sind. Der Engländer verfolgt einen der beiden Deutschen. Da er auf diesen achtet, so hat er mich gar nicht bemerkt. Ich gehe noch tiefer, und als ich schließlich auf 30 bis 40 m heran und 10 bis 20 m höher bin, nehme ich ihn, sorgfältig zielend, aufs Korn. Ich schieße mit beiden Maschinengewehren gleichzeitig, mit jedem 15 bis 20 Schuß. Ich muß ihn getroffen haben, denn ich habe noch nie so ruhig und ungestört zielen können. Der Engländer fängt eine schwache Rechtskurve an, die sofort in Rechtskippen übergeht. Dann fliegt er, stark drückend, ein kurzes Stück nach Westen und gleich darauf fängt er zu kreiseln an, ein Zeichen, daß sein Schicksal besiegelt ist. Noch ehe er die erste Spirale zu Ende gedreht hat, verschwindet er im Dunst. Ich kann also nicht sagen, ob er gestürzt ist. Lebte er noch, so wird er vielleicht versuchen, die eigene Linie zu erreichen. Ich fliege deshalb sofort zur Front, um ihm gegebenenfalls den Rückweg abzuschneiden. Er kommt aber nicht. Wird wohl doch herunter sein. Ich fliege nach Hause.

Auf dem Flugplatz angekommen, melde ich meinen Luftkampf und meine Vermutung, daß der Engländer wahrscheinlich gestürzt sei. Da erfahre ich, daß ein Doppeldecker unserer Abteilung, von einem Engländer verfolgt, diesen bei Izel abgeschossen habe. Der Beobachter des Doppeldeckers erzählte, daß er von einem Engländer lange verfolgt worden sei. Der Engländer sei ziemlich spät von ihm als solcher erkannt, dann aber auch mehrfach von ihm beschossen worden. Plötzlich sei darüber noch ein Engländer, ein ganz kleiner Apparat erschienen (in Wirklichkeit ich) und habe geschossen, sei dann wieder verschwunden. Der Engländer im Doppeldecker sei gleich darauf gestürzt und auch während des Sturzes noch von ihm befeuert worden.

Nach dieser Erzählung war es mir klar, daß der Engländer der von mir angegriffene war. Am nächsten Morgen waren die Reste des Apparates von uns geholt worden. Es war ein einsitziges Bristol-Jagdflugzeug, ausgerüstet mit einem Maschinengewehr, das nach vorn und oben schießen konnte. Der Führer war durch einen Schuß in den Leib, der von hinten hoch in die Karosserie gedrungen war, getötet worden. Auch andere Schüsse zeigten die Richtung von hinten hoch. Da der deutsche Doppeldecker aber vorn und tiefer, ich aber dahinter und höher war, so ergab sich,

daß die tödlichen Schüsse von mir ausgegangen waren. Zu meiner großen Freude stehe ich also wieder einmal im Bericht.

Die Ordensschnalle ist richtig so. Halt — da fällt mir gerade ein, daß ich zwei neue Orden bekommen habe: den „Eisernen Halbmond", er wird wie das Eiserne Kreuz I. Klasse getragen, jedoch auf der rechten Seite. Außerdem habe ich die „Imbias"-Medaille in Silber bekommen, begleitet von einem Brief in türkischer Sprache. Wie die Medaille aussieht, siehst Du aus Bildern von Buddeke, der jüngst den „Pour le mérite" erhielt.

L.V.G. fliege ich nicht dienstlich, sondern nur, um einen Kameraden zu schulen.

Den verbrannten Karabiner habe ich noch hier.

Gestern bekam ich eine Karte: „Alles mit Gott! Maria Immaculata, Herzogin zu Sachsen." Das ist doch nett, nicht?

Jetzt war der Herzog von Altenburg hier, der wußte schon, daß Franz auf seinem Flugplatz lernt. Ich glaube einer seiner Söhne ist mit Franz auf dem König-Georg-Gymnasium gewesen. Franz schrieb mir, er möchte gern zu unserer Abteilung. Da bin ich gar nicht dafür. Ich schrieb ihm, er soll sich erst mal als Feldflieger bewähren.

Ich habe mich auch gefreut, daß meine alte Kiste E 13 auf der Kriegsausstellung ausgestellt werden soll. Daß Du ein Bild von mir mitgegeben hast, ist mir in diesem Falle recht.

Volkstümliche Beliebtheit

Douai, den 27. Mai 1916.

Vielen herzlichen Dank für Deinen letzten Brief. Er hat mir viel Spaß gemacht. Also dieses Blatt soll ich immer bei mir tragen? Wenn ich das mit jeder Glücksblume, jedem Kleeblatt usw. täte, hätte ich immer einen kleinen Gemüsegarten bei mir. Außerdem müßte ich dann, um gerecht zu sein, die mir geschickten Rosenkränze, Kruzifixe und andere Talismänner bei mir haben. Es gibt eben zu viele junge Mädchen, die solche sinnige Einfälle haben. Sicher alles sehr feinfühlige junge Damen. Das eine ist sicher: Die Wünsche sind alle gut gemeint, und das freut mich bei all diesen Sendungen.

Dein heutiger Brief ist recht humoristisch. Erlebt habe ich weiter nichts.

Die letzten Wochen

Die folgenden Schlechtwettertage von Ende Mai bis Mitte Juni haben es mit sich gebracht, daß dieser Brief der letzte an seine Mutter geblieben ist. Mein Bruder hielt augenscheinlich das Wenige, was sich fliegerisch ereignete, für ebensowenig berichtenswert wie die bedeutsamen Veränderungen, die sich für ihn selbst in den nächsten Tagen ergaben und anbahnten.

Aus amtlichen Meldungen und Tagebüchern sowie durch Berichte von Vorgesetzten und Kameraden erhalten wir ein Bild seiner letzten Tage:

Selbstabgeschossen

Ein schöner Morgen schien am 31. Mai nach der langen Schlechtwetter-Periode endlich wieder einmal einen Tag ergiebiger Fliegertätigkeit versprechen zu wollen. Mein Bruder fand sich daher schon zu früher Stunde mit seinen Fokkerfliegern auf dem Flugplatze ein. Während des üblichen „Liebäugelns mit den Maschinen", wie er es gern nannte, kam auch schon die Meldung, daß im Nachbarabschnitt, bei Serre, ein feindliches Geschwader von sieben Flugzeugen die Front in Richtung Bapaume—Cambrai überflogen habe. Mein Bruder startet sofort mit Leutnant Mulzer und Unteroffizier Heinemann. — Das Flakfeuer läßt den Weg des feindlichen Geschwaders deutlich erkennen. Zwischen Bapaume und Cambrai ist die Flughöhe der sieben feindlichen Vikkers-Flugzeuge erreicht. Beim Angriff der drei Fokker biegen die sieben Vikkers sofort wieder auf die Front zu. Dabei konnten zwei etwas tiefer fliegende Engländer vom Geschwader abgedrängt werden. Von meinem Bruder angegriffen und heftig beschossen, strebt der eine Vikkers — augenscheinlich getroffen — in steilem Gleitfluge

der Front zu und landet dann, von Mulzer verfolgt, auf deutschem Gebiet bei Inchy.

Mein Bruder aber wendet sich, nachdem er gesehen hat, daß Mulzer die Verfolgung des angeschossenen Gegners aufnimmt, dem feindlichen Geschwader wieder zu. Der erste Blick zeigt ihm, wie der junge Heinemann, mangelnde Erfahrung durch Schneid ersetzend, den anderen abgedrängten Engländer aus größter Nähe angreift, dabei aber im Kampfeseifer nicht beachtend, daß zwei der über ihm fliegenden Vickers von oben auf ihn herabstoßen. Im Bestreben, Heinemann zu schützen und die zwei Gegner auf sich abzulenken, schießt mein Bruder aus viel zu weiter Entfernung Dauerfeuer. Da bäumt sich plötzlich mit einem furchtbaren Ruck, dem ein entsetzliches Rütteln und Stoßen folgt, sein Fokker vorn hoch. Instinktiv machen die Hände von selbst die richtigen Bewegungen: Gas weg — Zündung raus.

Ein grauenhaftes Schütteln des ganzen Flugzeuges begleitet die letzten Umdrehungen des Motors, der sich mit seinen 14 Zylindern als Schwungmasse aber mit nur noch einem Propellerblatt ganz ungleichmäßig dreht, bis er mit einem heftigen Ruck stehenbleibt und das Flugzeug gleichzeitig über den linken Flügel in die Tiefe saust.

Was war geschehen? — Getroffen — noch so weit vom Feinde ab? — unmöglich! — Also wieder einmal infolge Versagens der Blockierungseinrichtung des M.G.s die eine Propellerhälfte selbst abgeschossen!

Der Blick nach vorn aber zeigt eine eigentümliche Stellung des noch übrigen Propellerflügels und läßt nur eine Deutung zu: Der Motor ist nach unten verrutscht, die Haltestreben müssen also eingeknickt sein! — Von rückwärts aber dringt durch das Sausen des Windes in den Spannkabeln ein eigentümlich klapperndes und knarrendes Geräusch. Ein Blick nach rückwärts: Haltlos schlägt das Seitensteuer im Luftzuge hin und her; ein Druck auf die Seitensteuerbetätigung vervollständigt das Bild ... fast ohne Widerstand, wie durch Watte gleitet der Fuß nach vorn. Steuerlos? ... und dabei schießt die Erde erschreckend schnell näher und näher! — Vorsichtig zieht die Hand am Knüppel ... Gott sei Dank, hier ist noch ein gewisser Druck da, die Kabel des Höhensteuers scheinen also nicht auch gebrochen zu sein. Da ... durch die Steuerbewegungen veranlaßt, scheint sich der Motor wieder etwas

nach vorn verlagert zu haben, denn ein merkbarer Ruck geht durch das Flugzeug. — Schnell diese Aufwärtsbewegung unterstützt, das Höhensteuer etwas angezogen ... und noch etwas mehr ... Werden die Flächen halten? ... Langsam nimmt das Flugzeug die Schnauze wieder hoch, und 500 Meter über der Erde ist der furchtbare Sturz aufgefangen.

Immer noch stark drückend, damit der Motor nicht etwa wieder nach hinten rutscht und so einen neuen Absturz verursacht und andererseits genau erfühlend, wann es nötig wird, das Flugzeug etwas aufzurichten, um den steilen Gleitflug nicht zum steuerlosen Absturz werden zu lassen, gelangt er bis an den Erdboden. Endlich ist auch der gefürchtete Augenblick, ob es gelingen wird, das fast steuerlose Flugzeug rechtzeitig abzufangen, vorbei. Wohlbehalten stehen Flugzeug und erschöpfter Führer auf sanft ansteigender Wiese dicht neben der Straße Cambrai—Douai.

Nicht sehr erfreulich ist aber der Befund da vorn beim Motor: Die ersten furchtbaren Erschütterungen, die die ungleich wirbelnden Massen nach Fortfliegen des einen Propellerflügels über das Flugzeug jagten, haben eine verheerende Wirkung gehabt! Nur zwei auch bereits bedenklich durchgebogene Streben verbinden den Motor noch mit dem Flugzeug, und die Zugkabel des Seitensteuers bilden mit den Verspannungskabeln im Rumpf ein wirres Drahtgewirr. Wieviel mag noch gefehlt haben, daß die Flächen wie die Blätter eines Kartenhauses zusammenschlugen und der Flugzeugrumpf wie ein Stein in die Tiefe raste!

*

Tief im Innern mag das Erlebnis des Morgens wohl seine Schatten hinterlassen haben, die Kommission „neutraler Offiziere", die die Front kennenlernen will, wird wenige Stunden später auf dem Flugplatz Douai von Deutschlands volkstümlichsten Flieger, den zu sehen sie nach Douai gekommen sind, wie immer heiter und zuvorkommend begrüßt. Besondere Freundlichkeit ist ja auch am Platze, sind es doch die Vertreter der wenigen Staaten der Erde, die das allgemeine Kesseltreiben gegen Deutschland nicht mitmachen: zwei Vertreter der nordischen Staaten, ein Holländer, ein Schweizer, ein Spanier kommen aus den kleinen noch neutralen Eckchen Europas, ein Argentinier kommt für Amerika, ein Chinese für Asien, sonst ist ja nichts mehr wirklich neutral auf der Welt.

Am Abend ist wieder einmal eine der schlichten Siegesfeiern in

der Abteilung. Der Abschuß vom Morgen ist nicht meinem Bruder, sondern Leutnant Mulzer zugesprochen worden, da dieser durch seine Verfolgung ein immerhin noch mögliches Entweichen des von Immelmann angeschossenen Vikkers über die Front verhindert hatte. Dieser Sieg ist etwas Besonderes, denn, zum vierten Male Sieger, wird Mulzer namentlich im Heeresbericht genannt.

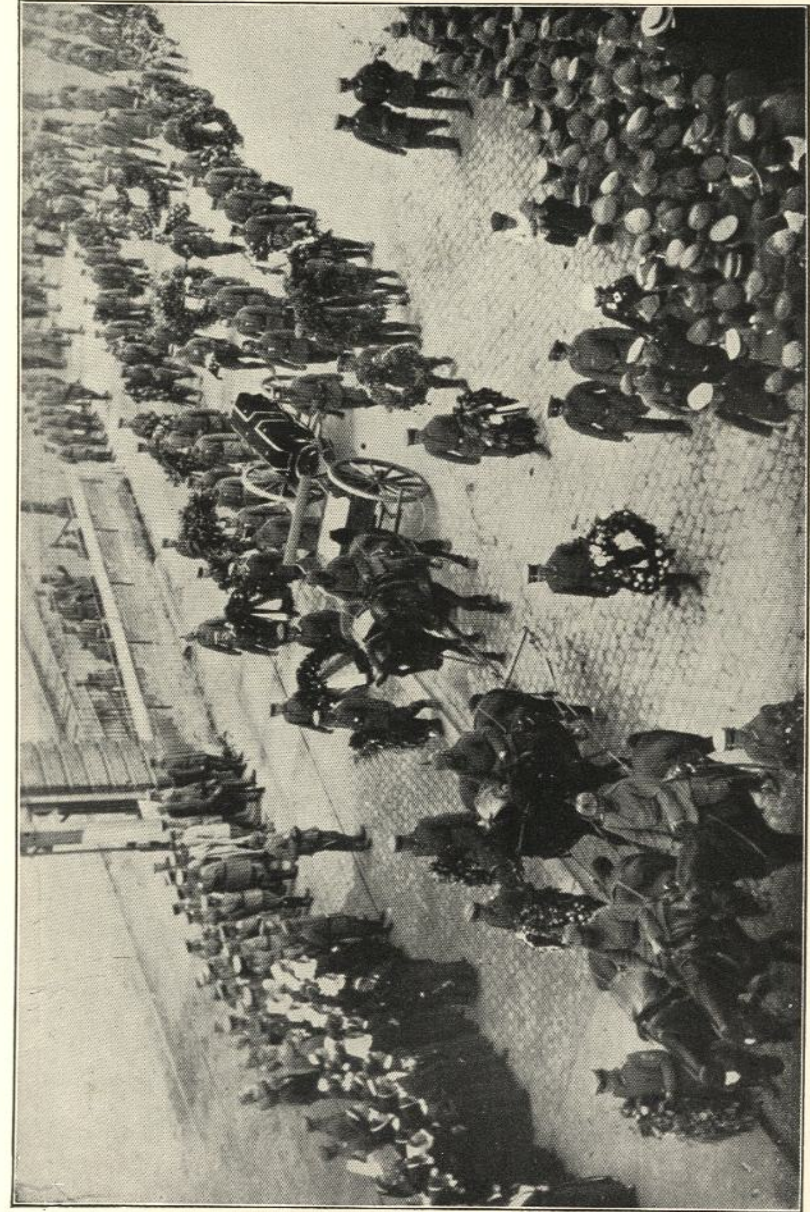
Anfänge des Fliegens im Verband

Das andauernde Regenwetter ließ nur am 4. und 8. kurze Patrouillenflüge der Fokkerstaffel zu. Endlich am 17. besserte sich mittags das Wetter, und mein Bruder startete zweimal mit seinen Fokkerfliegern, da gemeldet wurde, daß im Nachbarabschnitt feindliche Geschwader die Front überflogen hätten. Zum Kampf ist es indes nicht gekommen, da die feindlichen Flugzeuge vor dem Abschnitt der 6. Armee abgebogen und zu ihrer eigenen Linie zurückgeflogen waren.

So wenig die Junitage bis dahin fliegerisch gebracht hatten, um so bedeutsamer waren sie für meinen Bruder selbst und für den Aufbau und die Weiterentwicklung der deutschen Luftwaffe.

Fast täglich ist er mit dem Stabsoffizier der 6. Armee, Major Stempel, zusammen, um mit ihm die Fliegerei betreffende allgemeine und organisatorische Fragen zu besprechen. Major Stempel schreibt darüber: „Er besuchte mich fast täglich abends, um über die Erfahrungen aus seinen vielen Luftkämpfen zu berichten. Wir beide kleideten die hieraus für die übrigen Kampfflieger der 6. Armee zu ziehenden Folgerungen jeweils in die Form von bestimmten Weisungen und Befehlen. An Hand von einfachen Skizzen brachte er uns seine Angriffsregeln so überzeugend nahe, daß sie bald Allgemeingut der Flieger der 6. Armee werden durften..."

Wenn mein Bruder in diesen Besprechungen immer wieder und immer wieder auf eine bessere Zusammenfassung der Kampfeinsitzerflieger hindrängte, so fand er zwar in Major Stempel, dem bewährten Friedensorganisator der bayrischen Fliegertruppen, vollstes Verständnis, aber außerordentlich groß waren die Widerstände, die zur Durchführung dieser Forderung zu überwinden waren. Endlich, am 10. Juni, wird der Schritt getan: Die Kampfeinsitzerstaffeln werden unmittelbar dem Armeeoberkommando unterstellt. Damit werden zunächst wenigstens die Kampfeinsitzer einheitlich



Des toten Fliegers Heimkehr: Die Überführung in Douai



Die letzte Ruhestätte des „Adler von Lille“
im Urnenhain zu Dresden

der Befehlsgewalt des Stabsoffiziers der Flieger der 6. Armee (Major Stempel) unterstellt, und damit ist endlich ein planmäßiger Einsatz sämtlicher Kampfflieger möglich.

Staffelführer

Wenn mein Bruder es nun auch nicht mehr erlebt hat, daß diese organisatorische Anordnung, deren Urheber er mit gewesen ist, wegen ihrer Erfolge auch bei den anderen Armeen durchgeführt, ja schließlich auf die Unterstellung der gesamten Fliegerformationen einer Armee unter die Befehlsgewalt des nunmehrigen Kommandeurs der Flieger einer Armee ausgedehnt wurde, so ist ihm doch noch eine andere große Freude geworden:

Er erhält als erster Flugzeugführer den Auftrag zur Aufstellung einer eigenen Kampfeinsitzerstaffel. Doch in die stolze Freude Führer der ersten deutschen Jagdstaffel zu werden, mischt sich ein bitterer Wermutstropfen: Dies bedeutet die Loslösung von der alten lieben Abteilung 62 und seinem Abteilungsführer Hauptmann Kastner! Ja, nicht nur die Loslösung, sondern sogar die Trennung, denn der 13. Juni bringt den Abmarschbereitschaftsbefehl der Abteilung 62 nach dem Osten und die Versetzung Hauptmann Kastners als Kommandeur zu einem Kampfgeschwader.

Ahnungsvoller Abschied

Jetzt im natürlichen Verlaufe der Entwicklung und des Aufstieges schlägt also doch einmal die Abschiedsstunde! Eigentümlich ist es aber, daß mein Bruder den Abmarsch seiner alten Abteilung nur um drei Tage überlebte! Seiner Abteilung, mit der er am 13. 5. 15 von Döberitz aus ausgerückt und der er bis zum 13. 6. 16, also 13 Monate lang, ununterbrochen angehörte, in der er seine Fronterfahrungen gesammelt und in der er seine für einen so jungen Flieger beispiellosen Erfolge errungen!

Besonders schmerzlich ist der Abschied von seinem Abteilungsführer, Hauptmann Kastner, von dem Manne, der, selbst von echtem Fliegergeiste beseelt, seine fliegerischen Fähigkeiten so bald erkannt, seine Entwicklung nach jeder Hinsicht gefördert und ihm so den Aufstieg zu Ruhm und Erfolg geebnet hatte.

Ist es diese Trennung — ist es eine Vorahnung, die ihn die

letzten Tage so ernst sein läßt? Die Aufstellung „seiner“ Jagdstaffel nahm ihn jedoch sofort ganz in Anspruch. Oberleutnant Moosmeier, der Führer der bayrischen Fliegerabteilung 5 b, die an Stelle der Abteilung 62 nach Douai kam und nun mit meinem Bruder und seinen Fokkerfliegern zusammen das gleiche Kasino innehatte, berichtete, daß mein Bruder, der in diesen letzten Tagen an sich sehr ernst und ruhig gewesen sei, mit großer Freude vom Aufbau „seiner“ Jagdstaffel und von der Aufgabe, jüngere Kameraden in die Jagdfliegerei einführen zu können, gesprochen habe. Erwartungsvoll sprach er auch von dem neuen Jagddoppeldecker, den er als erster aller Kampfflieger in den nächsten Tagen erhalten sollte. Denn beim Engländer waren neue schnelle Jagdeinsitzer aufgetaucht, denen der Fokker namentlich in bezug auf Steigfähigkeit nicht mehr gewachsen war. — Das Schicksal hat es aber nicht gewollt, daß er dem Fokker untreu wurde, denn erst am Tage, da sich die 6. Armee von ihrem toten Beschützer in Douai verabschiedete, kam sein neuer „Halberstädter“ auf dem Flugplatze an, und nicht von ihm, sondern von seinem alten Kampfgefährten Boelcke ist dann dieser neue Jagddoppeldecker zum ersten Male an der Front geflogen worden.

Die ersten Kämpfe am letzten Tag

Mit noch immer tief ziehenden Wolken brach der 18. Juni an, doch bereits gegen Mittag klarte es auf, und die Sonne brach sich Bahn, die letzten Wolkenfetzen vor sich herjagend.

Aber es wird 5 Uhr nachmittags, bis die erste Meldung von feindlichen Fliegern in Sicht durchgegeben wird. Ein Geschwader von 8 Engländern hat, von Arras kommend, offenbar die Absicht, dem Gebiete der 6. Armee einen Besuch abzustatten. Mein Bruder steigt mit drei seiner Fokkerflieger auf, um sie würdig zu empfangen.

Als das Geschwader auf seinem Wege nach St. Quentin die Fokkerflieger entdeckt, biegt es nach der Front zu ab. Es gelingt, das Geschwader noch kurz vor der Front zu fassen. In der nachfolgenden Herumbalgerei zogen es die Engländer vor, sich durch gegenseitige Unterstützung die Fokker möglichst vom Halse zu halten und so die rettende Linie zu erreichen. Nur meinem Bruder gelingt es, eines der feindlichen Flugzeuge nach heftigem Luftkampfe zum Heruntergehen in steilem Gleitfluge zu zwingen, und

nach späterer Mitteilung des B.A.K. Grévillers ist der Engländer bei Bucquoy gelandet.

Während in der Ferne die Engländer als sieben schwarze Kleckse tief unten in den Bodendunst eintauchen, ziehen hoch oben die vier Fokker geordnet die Frontlinie entlang und dann, da kein fremder Vogel die Ruhe des Abschnittes mehr stört, dem Heimathafen zu. Einer nach dem anderen kippt nach unten und verliert sich im violetten Gebrodel der Dunstfetzen über der Erde. Einsam zieht allein der „Adler von Lille“ noch seine Kreise, als könne er sich von dem strahlenden Blau sonnenübergossener Höhe nicht mehr trennen. In weiter Ferne über der Milch des Sonnenglastes auftauchende Wattebäusche deutscher Flakwölkchen rechtfertigen einen nochmaligen Nachschau zur Front. 3 Vikkers schaukeln gemütlich über La Bassée, und die letzten Patronen, die zu ihnen hinüberspritzen, beschleunigen wohl ihre zweifellos weise Absicht, sich zurückzuziehen.

Doch nun heißt es Abschied nehmen von der Höhe und von der strahlenden Sonne, denn fast 2 Stunden Flugzeit: da kann nicht mehr viel Benzin vorhanden sein! In sauberen Spiralen wird die Erde herangeschraubt und dann gesellt sich mit einem kleinen Hopser der 6. Fokker zu seinen schon wieder tadellos ausgerichtet dastehenden fünf Kameraden.

Nun wird die nach einem Flugtage übliche Kritik abgehalten, und dann geht's, soweit man nicht zu Leutnant Mulzers Abend-Startbereitschaft gehört, heimwärts.

Der letzte Flug und noch ein Sieg

Man sitzt noch nicht lange mit den lustigen Bayern zu Tisch, da kommt die Meldung, daß 7 Engländer bei Sallaumines über die Front kommen, dann die Meldung, daß Leutnant Mulzer und Oesterreicher mit der Übermacht bereits im schweren Kampfe liegen. Schnell ist das Auto bestellt und, gerade als der dritte Fokker hochgeht, kommt mein Bruder mit dem kleinen Heinemann auf dem Platze an. Doch der 160-PS-Fokker ist noch nicht startbereit; im Luftkampfe des Nachmittages sind einige Spieren zerschossen worden, die Flächen sind aufgeschnitten und die Reparatur noch nicht beendet. Ein zaudernder Blick fliegt zu Heinemann, — nein, er soll seinen 160er-Fokker selbst fliegen, der 100-PS-Reservefokker wird schließlich heute seine Schuldigkeit tun! Heinemann startet

und schließlich, kurz nach 1/2 10 Uhr, als letzter, Bruder Max. — Deutlich ist jetzt über Lens ein tolles Flakfeuer zu sehen, also darauf zu. Über Loos sind 2000 Meter erreicht, jetzt an der Front kehrt und wieder auf Douai zu. Vor sich, aber etwa 500 Meter höher, sieht er die sieben Engländer und seine vier Fokkerflieger. Nordöstlich beschäftigen sich zwei Fokker mit einer Gruppe von vier Engländern, während etwa über Henin-Lietard sich soeben zwei Fokker anschicken, die andere Gruppe von drei Engländern anzugreifen. In diese Gruppe von fünf Flugzeugen funken jedoch noch immer die deutschen Fliegerabwehrgeschütze äußerst heftig hinein, ganz augenscheinlich in der Annahme, daß die Fokker die Höhe der Feinde noch nicht erreicht hätten. An die Gruppe, die sich nun im Kurvenkampfe befindet, herangekommen, schießt er eine weiße Sternchen-Leucht-Patrone ab, das bekannte Zeichen, daß die Artillerie wegen Gefährdung deutscher Flugzeuge das Feuer einstellen soll, überhöht in einer weiten Schleife ausholend die Gegner und stößt dann auf einen der Engländer hinab. Dauerfeuer aus beiden Rohren veranlaßt den Vikkers stark drückend der Front zuzustreben. Aus der nordöstlichen Gruppe lösen sich jetzt zwei Flugzeuge: ein Vikkers, der, um seinen Kameraden zu entlasten, auf den neu angreifenden Fokker hinabstoßen will und kurz darauf ein Fokker (Lt. Mulzer). Die Fokkerflieger Vfw. Prehn und Uffz. Heinemann aber glauben ihren im Kampf verbissenen Staffelführer durch den von oben herabstoßenden Vikkers in Gefahr, lösen sich von ihren Gegnern. Prehn gelingt es diesen neuen Gegner zu binden, so daß sein Staffelführer seinen Gegner unbelästigt bearbeiten kann. Heinemann aber schwebt in diesem Augenblick unbelästigt über dem Ganzen und beobachtet nun Folgendes: Während Prehn sich mit dem neuen Vikkers herumschießt, geht sein Staffelführer auf kürzeste Entfernung an seinen Engländer heran, der nach wenigen Sekunden steil nach unten abkippt. Er sieht, wie Immelmann den steilen Gleitflug des Engländers von seiner Höhe aus beobachtend begleitet. Jetzt schießt ein Fokker an Immelmann vorbei in die Tiefe hinter dem Vikkers her. Es war Ltn. Mulzer, der wegen Benzinmangel an Landung denken mußte und so den Vikkers mit zur Erde begleitete, um ein etwaiges Entkommen über die Front zu verhindern; der Engländer setzte seinen Vikkers unbeschädigt auf eine Wiese dicht bei Lens. Mein Bruder hatte sein letztes Opfer gut getroffen, wie

zahlreiche Treffer im Apparat bewiesen. Der Führer war an der Schulter getroffen und starker Blutverlust hatte ihn zu schnellster Landung veranlaßt.

Heinemann aber sieht weiter, wie sein Staffelführer, da er sein Opfer in der Obhut eines anderen Fokker sieht, sich den zurückgebliebenen Engländern zuwendet, die Entfernung von etwa 1000 Metern bis zum nächsten Engländer zum Steigen benützend. Da bäumt sich plötzlich Immelmanns Fokker auf, geht über den linken Flügel nach unten, richtet sich wieder auf und fliegt mit eigentümlich wippender Bewegung des Schwanzteiles geradeaus.

Jetzt aber mußte sich Heinemann den Feinden wieder zuwenden, denn 3 Vikkers stürzten sich auf Prehn, der immer noch mit einem Engländer im Kampfe lag. So hat er das Ende seines Staffelführers nicht mit ansehen müssen.

Augenzeugen von der Erde aus aber berichten: Nach den auch von der Erde aus deutlich wahrgenommenen Schwankungen trennte sich plötzlich der hintere Teil des Rumpfes mit den Steuerflächen vom Vorderteil. Der Vorderteil mit dem Führer aber rast wie ein Stein mit unheimlich pfeifendem Geräusch in die Tiefe, wobei die Tragflächen wie die Blätter eines Kartenhauses nach oben zusammenschlagen und sich vom übrigen lösen. Mit dumpfem Aufschlag beendet der Rumpf mit Motor und Führer seinen Absturz aus 2000 Meter Höhe.

Man öffnet dem Toten den Lederrock, man findet den „Pour le mérite" ... in der Wäsche das Monogramm: M. I. ... „Immelmann"!

Das Ende

Mehrere hundert Meter auseinanderliegend fand man die beiden Flugzeugteile. Da die Rumpfstrebenstücke fast glatt, wie auseinandergeschnitten, aussahen, und da man die plötzliche Trennung in der Luft von der Erde aus gesehen hatte, so verbreitete sich schnell die Kunde: Unser Immelmann von eigenem Flakvolltreffer abgeschossen!

Einige Tage später aber untersucht eine Kommission bestehend aus Abteilungsführern der 6. Armee die Trümmer und bestätigt die Meinung, die sich inzwischen bei den Fokkerfliegern gebildet hat:

In fast waagerechtem Gleitfluge mit halbabgestelltem Motor beobachtet Immelmann den steilen Gleitflug des von ihm waid-

wund geschossenen Vikkers. Als ein anderer Fokker hinter diesem her in die Tiefe schießt, wendet er sich den weit entfernten Gegnern zu, dabei den gedrosselten Motor wieder auf höchste Drehzahl bringend.

Da bäumt sich plötzlich der Fokker vorn auf. Blitzschnell ist die Zündung abgestellt, das Gas weggenommen. Wieder, wie am 31. Mai, selbst den Propeller durchschossen! Wieder knicken die Streben, die den Motor halten, ein, der nach vorn pendelnde Motor reißt das Flugzeug zum Sturze nach unten. Einmal, mehrmals gelingt ihm das Aufrichten des Flugzeugs vor steuerlosem Absturz. Doch die leichtere Bauart des Fokker E III ist diesen jedesmaligen harten Schlägen nicht gewachsen. Jedes mühsame Aufrichten ist mit einem unheimlichen Knirschen hinten im Flugzeugrumpf begleitet, und ein merkwürdiges Bestreben will das Flugzeug ruckweise, wie zu einer „Rolle" nach rechts drehen. Gut, daß die Arbeit mit dem pendelnden Motor keinen Blick nach rückwärts gestattet. Da hinten ragen bereits 2 von den 4 Rumpflängsstreben durch die zerfetzte Bespannung in die Luft, bei jedem Aufrichten des Flugzeuges wippt der Schwanzteil nach oben, und dann sind auch die zwei letzten Streben durchgeknickt. Nun reißt sich mit einem gewaltigen Ruck das Schwanzteil von den noch haltenden Steuerkabeln los und die Flächen schlagen nach oben zusammen.

Das Krachen und Bersten um ihn herum lassen den Führer kaum noch zum Bewußtsein dessen kommen, was geschieht. In sausendem Absturze taucht er, da schon die Lichter von Lille herüberfunkeln, in die sich auf der Erde ausbreitenden Schatten des scheidenden Tages ein, und ehe Mutter Erde ihn in seine Arme nimmt, hat der Erdgegendruck seine Sinne mit barmherziger Bewußtlosigkeit umfangen.

Vielleicht, daß, wie dem Ertrinkenden, ihm sein reiches Leben wie im Traume vorbeigeglitten ist, daß er einen letzten Gruß zur fernen Mutter sandte, vielleicht, daß, wie ein letzter wohliger Gedanke vor dem Einschlafen, noch einmal die Freude über den nach so langer Zeit endlich schönen Sommertag, mit den schönen Flügen in strahlender Sonne und unter dem azurblauen Himmel, oder daß die stolze Freude mit dem Abschuß von Mittag und Abend nun den siebzehnten zu haben, durch seinen Sinn huscht, dann wird der Schlaf schon traumlos tief, und nichts mehr merkt der Schläfer davon, wie hart er sich auf französischer Erde bettet!

Nachklang

Aus den Massenschlachten des Weltkrieges, von dem zermürbenden Kleinkriege der in den Schützengräben erstarrten Fronten, aus den von einem fortwährenden Eisenhagel überschütteten Erdlöchern der Materialschlachten drang kaum einmal Kunde in die Heimat von den Einzelleistungen, die fast täglich von unseren braven Feldgrauen in zähem Mute vollbracht wurden, wenn sie auch noch soviel todesmutiges Draufgängertum erforderten.

War es da ein Wunder, daß das deutsche Volk aufhorchte, als in den unpersönlichen Heeresberichten zum ersten Male Namen genannt wurden, Namen von Männern, denen es noch vergönnt war, wie in verklungenen Zeiten, in ehrlichem, ritterlichem Zweikampfe den Gegner niederzuringen. — War es ein Wunder, daß unsere beiden ersten Kampfflieger, Boelcke und Immelmann, die in ihren Frontabschnitten Sieg an Sieg reihten und 1915/16 immer und immer wieder im Heeresbericht genannt wurden, bald zu echten Volkshelden wurden!

Da, plötzlich — zuerst für eines der vielen Gerüchte gehalten — die Nachricht: „Der Adler von Lille, unser Immelmann ist nicht mehr!"

Der amtliche Heeresbericht, der nun zum letzten Male seinen Namen nennt, macht allen Zweifeln ein Ende, und in tiefster Anteilnahme trauert das ganze deutsche Volk um seinen volkstümlichsten Flieger!

Zahllos waren die Beileidskundgebungen aus allen Kreisen des deutschen Volkes und der verbündeten Mächte, vom Kaiser und vom Sachsenkönige ebenso, wie vom einfachsten Manne. — Nur wer die wochenlang anhaltende, täglich neu eingehende Fülle von Hunderten von Telegrammen, Schreiben, Gedichten gesehen

hat, kann ermessen, wie tief die Liebe zu seinem Kampfflieger ins deutsche Volk gedrungen war.

Aber auch der Feind nahm in ritterlichster Weise an dem Heldentode seines gefürchteten Gegners teil, der ihm schon bei Lebzeiten die größte Achtung abgenötigt hatte. — Es mutet ja kaum glaubhaft an, daß in einem Weltkriege zwischen Millionen von Kämpfern ein einzelner beim Feinde so persönlich bekannt wird wie dies aus einer Verfügung des Feldflugchefs vom November 1915 hervorgeht, wonach „Leutnant Immelmann von einem englischen Offiziersflieger zum Luftkampf unter bestimmten Bedingungen in einem über der deutschen Front abgeworfenen Schriftstücke aufgefordert worden sei!" — So wird es auch verständlich, daß sowohl im Auftrage des Königl. Britischen Fliegerkorps wie auch verschiedener engl. Fliegerabteilungen zu Ehren des „tapferen und ritterlichen Gegners" Kränze abgeworfen wurden, als sein Tod drüben bekannt geworden war. — Eines dieser engl. Flugzeuge ging hierbei über dem Flugplatze Velu der Fliegerabteilung 32 bis auf 50 Meter herunter. Dies, wie der ganze in nur wenigen hundert Meter Höhe so weit in unser Hintergelände mit größter Lebensgefahr ausgeführte Flug, war mehr als nur eine ritterliche Geste. —

Meinen Bruder in die Heimat zu holen, kam ich an die Stätte seines Wirkens, seines Erfolges. Wehmütig-ernst empfängt und führt mich Leutnant Mulzer, meines Bruders erfolgreichster Schüler und nächster Träger des „Pour le mérite", und erinnerte mich mit seinem vorsorglichen, ruhig-selbstbewußten Wesen so sehr an Bruder Max.

Wie vertraut nun dies alles, aus Briefen und Bildern: Sein 160-PS-Fokker, mit dem er ja seinen letzten Flug nicht gemacht hat, Flugplatz, Kasino, Vorgesetzte, Kameraden!

Anerkennung, Liebe und Verehrung, Trauer strömen mir entgegen und zeigen, welche Lücke auch hier gerissen wurde. Tief betroffen die kleine Schar der Fokkerflieger, denen er Führer war, und von denen keiner das Todesjahr ihres Meisters überleben sollte!

Ahnungsvoll tröstet Boelcke, der von seinem alten Kampfgenossen Abschied zu nehmen von Verdun herübergeflogen war: „Ein Unfall, er hat sich selbst den Propeller abgeschossen! — Unbesiegt! Wohl dem, der wie er, einen so schnellen schönen Soldatentod findet!"

Am 22. Juni, in der fünften Stunde, hat die 6. Armee, hat die Front von ihm Abschied genommen.

Im Garten des Lazarettes in Douai, inmitten eines Lorbeer- und Zypressenhaines war der Sarg aufgebahrt, umgeben mit Kränzen, überschüttet mit einem Meer von Rosen, zur Seite vier Säulen gekrönt von eisernen Pfannen, aus denen lodernde Flammen gen Himmel schlugen. Die, die einst seinen Fokker betreut, sie hielten nun die Totenwacht. Davor in der unübersehbaren Schar in Feldgrau: Kronprinz Rupprecht von Bayern, sein Armeeführer, Prinz Ernst Heinrich, der Sohn des Sachsenkönigs, sämtliche kommandierende Generäle der Armee, der Chef des Feldflugwesens und Abordnungen der Fliegertruppen der ganzen Front.

Und während der Stabsoffizier der Flieger im Namen der Fliegertruppe den Menschen und Kämpfer ehrt, begleitet seine Abschiedsworte die Musik, die der Tote so sehr geliebt: Das Lied der Motoren, daß seine Fokkerflieger in der Luft über ihm erklingen lassen.

Als letzter Gruß seiner Getreuen wurde nach der Überführung zum Bahnhof der Sarg, als er von der Lafette in den Wagen gehoben wurde, der ihn zur Heimat führen sollte, nochmals aus der Luft mit einer Fülle von Rosen überschüttet.

Drei Salven noch über dem Wagen, und während wehmütig die Klänge des Liedes vom guten Kameraden aufklingen, verabschiedet sich die Armee von ihrem Flieger, der so oft da oben über Lille getreulich Wacht gehalten.

*

Wir legen keine Trauer an,
Wir wollen nichts von Klage wissen
So jäh es uns das Herz zerrissen,
So weh's getan!
Cäsar Flaischlen

Nun kehrte er heim in sein Dresden. Tausende erwarteten ihn in stiller Trauer, Tausende säumten die Straßen, Tausende begleiteten den toten Flieger auf seiner letzten Fahrt vom Bahnhof zum Tolkewitzer Friedhofe.

Wie tapfer hat Mutter den Abschied getragen: „Wir wollen

nicht trauern, sieh, wie sie alle seiner gedenken, und in diesem Gedenken wird er weiterleben!" — Der hieraus folgende Entschluß: „Wir legen keine äußere Trauer an" fand damals starken Widerhall in deutschem Land, und Cäsar Flaischlen ehrte diese selbstlose Gesinnung in einem Gedichte, das er zu meines Bruders Tode der Mutter widmete.

Ein Heldenbegräbnis war es, was die Stadt Dresden ihrem volkstümlichsten Sohne bereitete im Urnenhain von Tolkewitz. — Ergreifend war es, wie die Zehntausende von ihm Abschied nahmen, wie die Zehntausende stundenlang in den Sonnengluten dieses 25. Juni dicht gedrängt in ehrfürchtigem Schweigen verharrten, während drin in der Gedächtnishalle die Trauerfeier stattfand, bei der Vertreter seines verehrten obersten Kriegsherren und des Sachsenkönigs, höchste sächsische Offiziere, unabsehbare Abordnungen von Fliegerformationen, studentischen Verbänden, Vertreter seiner Heimatstadt und Behörden dem Toten die letzte Ehre erwiesen.

Hoch oben aber donnerten wieder die Motoren einer Flugzeugstaffel, und wenige Meter über den Wipfeln des Urnenhaines schwebte majestätisch ein Zeppelin, aus dessen Gondel Rosensträuße als letzter Abschiedsgruß der Fliegertruppen der Heimat abgeworfen wurden.

Dann, während sich hoch oben abschiednehmend das sieghafte Lied der Propeller in der Ferne verliert — während Flammen über den Resten eines toten deutschen Fliegers zusammenschlagen, rauscht draußen vor der Halle auf das Lied der Deutschen:

Deutschland, Deutschland über alles!

12 Jahre waren ins Land gegangen. Die Wirren der November-Revolution, die Nöte der Inflationszeit waren über Deutschland hingebraust. Sie hatten nicht hindern können, daß ehemalige Flieger, Studenten, alle die, die „ihren Immelmann" nicht vergaßen, Baustein auf Baustein zusammentrugen! Nun sollte das von Professor Pöppelmann geschaffene Denkmal enthüllt werden.

Fast siebzigjährig war unsere Mutter, um der Einweihung des Gedenksteines ihres Sohnes im Tolkewitzer Urnenhaine an diesem 25. Juni des Jahres 1928 beizuwohnen, von Zürich — wo sie schweren Herzens fern der Heimat, bei der Tochter lebt — nach Dresden geflogen, erstmalig die Schönheit des Fliegens erlebend.

Und alle, die ihm, die der Fliegerei nahestanden, waren versammelt.

Major Rosenmüller vom deutschen Luftfahrerverband gedachte des treuen Kameraden, des Lehrmeisters derer, die nach ihm kamen, des Kämpfers, dessen Ritterlichkeit auch von den Gegnern anerkannt wurde, die ihn zuerst den „Adler von Lille" nannten. Das Denkmal — sein Name — solle uns, die wir Zeugen des Niederbruchs Deutschlands geworden sind, mahnen, den Kopf nicht hängen zu lassen, solle die Jugend mahnen, den großen Vorbildern nachzustreben. Bei dieser Mahnung an die Jugend fiel die Hülle und zeigte in schlichter Schönheit, so wie Max Immelmann stets jubelnd zur Sonne strebte, symbolisch eine Jünglingsgestalt, Gesicht und Arm aufwärtsstrebend, der Sonne entgegen.

Dann sinkt zu den Klängen des Fliegermarsches Kranz auf Kranz seiner Getreuen am Denkmal nieder.

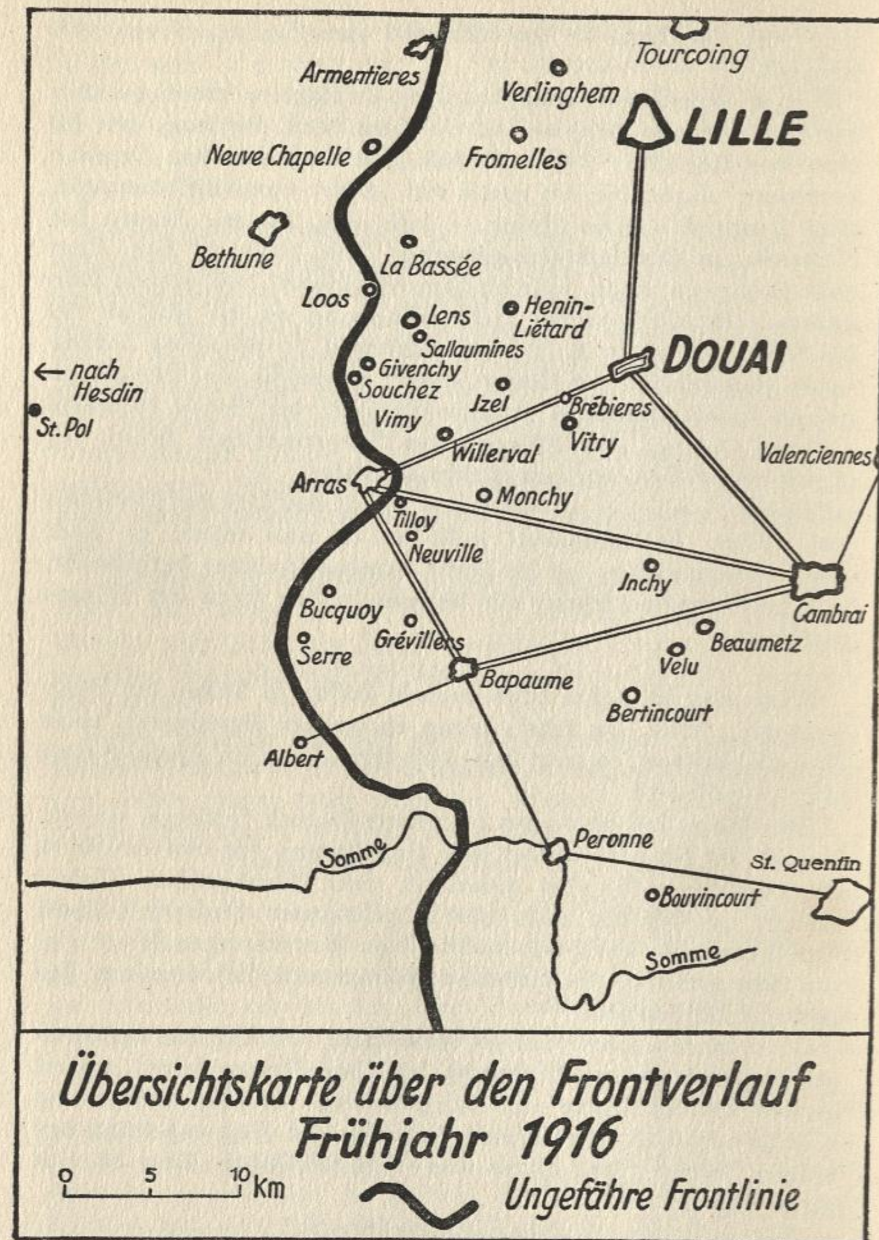
Wieder — wie vor 12 Jahren — klingt das Lied der Deutschen auf. Nicht hoffnungsvoll hallt es in uns wider, es weckt nur Erinnerungen an all die Opfer, nutzlos scheinbar dargebracht, und hoffnungslos kehren wir damals in das Grau des Alltags zurück.

Wenn noch im Jahre 1932 Captain Leeson zu Füßen des Denkmals des „Adler von Lille", seines ehemaligen Bezwingers, einen Kranz niederlegte, so zeigt dies, daß sein Name im Ausland noch nicht vergessen ist.

Sein Name soll aber auch in unserer Jugend fortleben, unserer Jugend, die sich jetzt wieder voll Begeisterung der von ihm über alles geliebten Fliegerei zuwendet. Sein kerndeutsches Wesen, gepaart mit der bis aufs höchste gesteigerten Einsatzbereitschaft fürs Vaterland, dabei das vollständige Hintenansetzen seines eignen Ichs und seine Bescheidenheit können und sollen unserer Jugend ein Vorbild sein.

So möge sein Ehrenmal im Urnenhain von Dresden dem jungen Deutschland eine Mahnung sein, den Namen seines ersten großen Kampffliegers und Wegbereiters deutscher Luftgeltung nicht zu vergessen, den Namen, den auch das Flugzeug trägt, das unseren Führer Adolf Hitler nun schon seit Jahren über deutsche Lande führt:

Max Immelmann!



Übersichtskarte über den Frontverlauf Frühjahr 1916

Inhalt

Vorwort 5

I. Jugendzeit 9

Kindheit S. 11 – Schul- und Kadettenzeit S. 14 – Der Fähnrich S. 23 Studentenzeit S. 30

II. Kriegsanfang und Fliegers Werdegang. 35

Kriegsausbruch S. 37 – Einberufung und Garnisondienst S. 38 – Zur Fliegerei S. 43 – Schulbetrieb S. 46 – Erste und zweite Prüfung S. 48 Der erste Bruch S. 50 – Im Flugpark S. 52 – Die dritte Prüfung S. 54 Ein Erlebnis S. 62 – Endlich an die Front (13. 4. 15. bis 25 4. 15.) S. 64 Artillerieflieger in der Champagne S. 66 – Fliegerabteilung 62 die neue Heimat S. 70 – Anhänglichkeit und Treue S. 71 – Aufstellung der Abteilung 62 S. 74 – Die junge deutsche Luftwaffe, ein Blick rückwärts und vorwärts S. 75 – Entwicklung der Luftwaffe S. 76 – Aufklärungsflieger an der Somme S. 86 – Der erste Luftkampf S. 89 – Man bewaffnet sich S. 91 – Erfolg und Fortschritt S. 93 – Verflogen S. 95 – Fernaufklärer S. 99 – Der erste Jagdflug – Der erste Sieg S. 102 – Immelmann, der erste Jagdflieger S. 107 – Kampfdoppeldecker und Fokkereinsitzer S. 107 – Immelmann – Boelcke S. 110 – Der Fokker wird bekannt S. 110 – Der zweite Sieg. Luftkämpfe und Erfolge S. 112 – Front und Heimat S. 114 – Der dritte Sieg S. 116 – Ausflug mit Bruchlandung S. 118 – Großkampftage S. 120 – Der vierte Sieg – zum erstenmal im Heeresbericht S. 122 – Der Fünfte S. 124 – Bescheidenheit S. 126 Pioniere der Luftwaffe S. 127 – Luftherrschaft S. 128

III. Der Adler von Lille 129

Der Sechste S. 131 – Ehrung durch den Sachsenkönig S. 133 – Urlaub S. 135 – Der Siebente S. 137 – Besuch in Braunschweig S. 137 – Überschlag auf Fokker S. 138 – Der Achte S. 144 – Pour le mérite S. 147 – Weihnachtsfest S. 148 – Erfolg und Kameradschaft S. 148 – Gerüchte und Legenden S. 149 – Der Neunte S. 152 – Eine Doublette: Der Zehnte und Elfte S. 155 – Fragen und Antworten S. 159 – Der Zwölfte S. 160 – Der Dreizehnte S. 163 – Das Handschreiben des Kaisers S. 163 – Immelmann und die „13" S. 165 – Der Vierzehnte S. 166 – Wieder aktiv und Oberleutnant S. 167 – Schwere Luftkämpfe S. 168 – Ein Jahr Abteilung 62 S 169 Der Fünfzehnte S. 170 – Volkstümliche Beliebtheit S. 172 – Die letzten Wochen S. 173 – Selbstabgeschossen S. 173 – Anfänge des Fliegens im Verband S. 176 – Staffelführer S. 177 – Ahnungsvoller Abschied S. 177 Die ersten Kämpfe am letzten Tag S. 178 – Der letzte Flug und noch ein Sieg S. 179 – Das Ende S. 181

Nachklang 183

Bilder

Max Immelmann . . . . Titelbild
Als „Parterreakrobat" beim Kadettenfest 1910 14
Als Stubenältester im Kadettenkorps Dresden 1910 14
Als Fähnrich beim Eisenbahnregiment 2 15
Als „Unparteiischer" bei der Harz-Winterprüfungsfahrt des A.D.A.C. 1913 . 15
Als Flugschüler im L.V.G.-Doppeldecker 80
Mit Leutnant v. Teubern vom ersten „Luftkampf" zurück 80
Im 150-PS-L.V.G.-„Kampfdoppeldecker" (C-Flugzeug) 81
Im ersten deutschen Jagdflugzeug, dem 80-PS-Fokker E 1 81
Ein „steiler Korkzieher" auf L.V.G. 96
Schutzflug im Fokker für L.V.G.-Artillerieflieger 96
Der Führersitz des 80-PS-Fokker 97
Der 14-Zylinder-Umlaufmotor und die 3 Maschinengewehre des 160-PS-Fokker 97
Am 25. Geburtstag an den Trümmern des dritten abgeschossenen Flugzeugs . 132
Der „Vierte", ein Bristol-Doppeldecker 132
Der „Siebente", ein Morane-Saulniers-Eindecker 133
König Friedrich August von Sachsen besucht die Fliegerabteilung 24 . 133
Mit Oesterreicher und Boelcke beim Mittagessen 140
Auf Urlaub in Leipzig mit der Mutter 140
Abteilung 62 mit den beiden ersten „Pour le mérite"-Fliegern 141
Die Trümmer des „Elften" 160
Mit Kronprinz Boris von Bulgarien 160
Nummer 13! Ein Bristol-Doppeldecker 161
Besuch neutraler Offiziere am 31. Mai 1916 161
Des toten Fliegers Heimkehr: Die Überführung in Douai 176
Die letzte Ruhestätte des „Adler von Lille" im Urnenhain zu Dresden . 177
Übersichtskarte über den Frontverlauf Frühjahr 1916 188

Deutschland – ein Volk von Fliegern

Neben Immelmann ist es der gleichfalls unbesiegt gefallene **Boelcke**, dessen Taten die deutschen Herzen höher schlagen ließen. Kein Wunder, daß sich das Volk, vor allem aber die deutsche Jugend, für diesen Helden begeistert hat und immer wieder nach dem Buche greift, das von Prof. Dr. Johannes Werner nach Boelckes eigenen Briefen und Aufzeichnungen meisterhaft gestaltet wurde und das unter dem Titel „**Boelcke, der Mensch, der Flieger, der Führer der deutschen Jagdfliegerei**" erschienen ist.

Boelckes Tod erfolgte bekanntlich während eines Luftkampfes infolge Zusammenstoßes seines Flugzeuges mit der Maschine seines Kameraden Erwin Böhme, des einzigen in der jugendlichen Schar verwegener Flieger, der schon gereifteren Alters war. Er fand als Führer der berühmten „Jagdstaffel Boelcke" später gleichfalls den Heldentod. In seinen hinterlassenen „**Briefen eines Kampffliegers an ein junges Mädchen**" (herausgegeben von Prof. Dr. Johannes Werner) hat er sich jedoch ein Ehrenmal gesetzt, das dauernder als aus Stein und Erz im Herzen des Volkes wurzelt.

Ebenso fesselnd, wie die Schicksale der auf der Höhe ihrer Erfolge gefallenen Kampfflieger ist aber auch ein Blick in das Alltagsleben der Flieger, wie es besonders **Otto Fuchs** in seinem ergreifenden Buche „**Wir Flieger**" zu schildern weiß.

Die gewaltigen Geschwaderkämpfe, namentlich im letzten Kriegsjahr, werden lebendig in dem Buche „**Die Jagdstaffel — unsre Heimat**" von **Rudolf Stark**, in dessen Staffel auch Rudolf Heß gekämpft hat. Das Buch wirkt besonders lebendig durch Bilder nach Gemälden, die der Verfasser geschaffen hat. Die Schwesterwaffe der Flieger, die Luftschiffer, weist gleichfalls unerhörte Ruhmestaten auf, wie sie vor allem von **Pitt Klein**, dem überlebenden Obermaschinistenmaat des über London brennend abgestürzten „L 31" in seinem dramatisch lebendigen Buche „**Achtung! Bomben fallen**" geschildert werden. Als Ergänzung dazu sei noch das Buch von **Goebel-Foerster** „**40000 km Zeppelin-Kriegsfahrten**" genannt. Es behandelt besonders eingehend die berühmt gewordene Afrikafahrt des „LZ 59", um Lettow-Vorbeck zu unterstützen. (Ganzleinen 2,85 RM.) Eine mehr sachliche und geschichtliche, aber darum nicht minder wichtige und fesselnde Darstellung unsrer Luftwaffe und ihrer Leistungen gibt **Hauptmann Ritter** in seinem vielbeachteten Buche „**Der Luftkrieg**", das auch für unsere Jungflieger unentbehrlich ist. (Ganzleinen 5,50 RM.)



bringt packende Erlebnisbücher, Zeugnisse deutschen Geistes und deutscher Leistung

Otto Fuchs, Wir Flieger

„‚Wir Flieger' ist bei weitem das stärkste Fliegerbuch. Hier wird das Leben, Kämpfen und Sterben des deutschen Kriegsfliegers mit einer Lebensechtheit geschildert, die kaum noch übertroffen werden kann. Man liest das Buch ohne Pause bis zur letzten Seite, ist erschüttert, gepackt." (Deutsche Flugillustrierte, 21. 1. 34.)

Senta Dinglreiter, Wann kommen die Deutschen endlich wieder?

Eine deutsche Frau sucht 1933 unsere ehemaligen Kolonien in Afrika auf, und überall wird sie dort von den Eingeborenen gefragt: Wann kommen die Deutschen endlich wieder? So ist ihr Buch über die buntlebendige Reiseschilderung hinaus eine einzigartige Rechtfertigung deutschen Kolonialanspruchs und ein Dokument deutscher Leistung. Mit vielen Abbildungen.

Kapitän Kircheiß
Meine Weltumseglung mit dem Fischkutter Hamburg

Kircheiß, der 2. Offizier auf Luckners „Seeadler", hielt nach der Vernichtung der deutschen Handelsflotte das Leben als Landratte nicht mehr aus, ein Schiff mußte her, und wenn es auch nur ein Fischkutter war. Mit ihm umfuhr er die Welt. Was er dabei erlebt und in Vorträgen für sein Vaterland geleistet hat, wird jeden fesseln.

Graf Luckner, Seeteufel erobert Amerika

Mit Graf Luckner, dem „Seeteufel", nach Amerika! Von dieser Fahrt mit einem Segelschiff, bei der die Herzen des amerikanischen Volkes für Deutschland gewonnen werden sollten, erzählt dies Buch. Es schildert Luckners Erlebnisse und Reisen in den Jahren nach dem Zusammenbruch.

Freiherr v. Todenwarth, Eine tolle Flucht

Im Oktober 1914 wird Todenwarth von den Russen gefangen und nach Sibirien gebracht. Er flieht und erreicht nach wochenlangen Märschen durch Sand- und Schneestürme der Wüste Gobi Peking. Mit falschem Paß reist er nochmals durch Rußland, dem er eben entronnen, und kehrt über Schweden ins Vaterland zurück.

Jeder Band in Ganzleinen gebunden 2.85 RM